Transport Canada Transports Canada

TP 8294

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

Canada

This publication is also available in English.

BATEAUX DE PÊCHE

Résumés des Rapports d'investigation
sur les sinistres maritimes

Publication N° 9 Décembre 1989

Résumés des accidents et sinistres maritimes de bateaux de pêche

Cette publication, publiée trois fois par année, donne un abrégé des rapports d'investigation sur les accidents/ sinistres maritimes concernant les bateaux de pêche qui furent l'objet d'une enquête par la division des Enquêtes sur les accidents maritimes de Transports Canada. Une autre publication traitera des bateaux de pêche.

Nota :

1. Un glossaire des termes et des abréviations employés se trouve à la fin de cette publication.

2. À moins d'indication contraire, l'heure mentionnée dans cette publication est l'heure locale.

3. À moins d'indication contraire, tous les Règlements mentionnés dans cette publication ont été élaborés en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.

4. À moins d'indication contraire, tous les bateaux mentionnés dans la présente publication sont canadiens.

Les rapports complets des résumés ci-inclus pourront être obtenus en vous adressant au:

Directeur
Enquêtes sur les accidents maritimes
Transports Canada
Suite 800
110, rue O'connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Les lecteurs doivent se rappeler que puisque cette publication et les rapports d'investigation distribués par la division des Enquêtes sur les accidents maritimes sont publiés à des fins de prévention des accidents seulement, ils ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Leur contenu peut être insuffisant et trompeur s'il est utilisé à d'autres fins et ne peut servir de preuve dans quelle que procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent d'un accident décrit dans la présente publication. Les déclarations, les opinions et les constatations dans les rapports et les résumés appartiennent uniquement à la division des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part de Sa Majesté le chef du Canada ou en son nom.

TABLE DES MATIÈRES

			Page
1.	"VALLEY STREAM"/ "OCEAN JOY"	Perte de vie	1
2.	"JERICHO"	Perte du bateau et de son opérateur	5
3.	PÊCHE DU HOMARD		8
	"SOU-WEST-FIBRE"	Échouement	9
	"PAIR-A-DICE"	Échouement	11
	"JUANITA LOUISE"	Envahissement	14
	"BARBARA ANN IV	Chavirement	17
4.	"AQVIQ"	Noyade	21
5.	"J.L.N."	Incendie et engloutissement	25
6.	"PACIFIC WARRIOR"	Chavirement et engloutissement	29
7.	"BUCCANEER BREEZE"	Accident de plongée	34
8.	"PAC RAT"	Accident de plongée - 1 mort	38
9.	"DME II"	Échouement	42
10.	"NORMA JOAN"	Incendie et perte totale	46
11.	"OCEAN DEFENDER"	Engloutissement	50
Glossaire			54

"VALLEY STREAM"/"OCEAN JOY"

Perte du bateau et de son opérateur, au large de Pointe Riche (T.-N.), le 15 octobre 1988.

Résumé

Après avoir pêché durant neuf semaines au large des côtes du Labrador, le bateau de 10,05 m en bois du type Cape Islander "VALLEY STREAM" a dû trouver refuge à Port-au-Choix (T.-N.) à cause des conditions météorologiques tandis qu'il était en direction de Trout River (T.-N.). C'est alors qu'un des deux membres d'équipage est retourné chez lui. Comme le propriétaire/patron est maintenant seul à bord, des dispositions sont prises afin que le chalutier de 18,28 m "OCEAN JOY" prenne en remorque le "VALLEY STREAM" jusqu'à Trout River; l'HPD est à 04h00 le 15 octobre 1988. Les deux propriétaires/patrons font la tournée de divers bars de l'endroit pendant plusieurs heures avant de retourner à bord de leurs bateaux entre 02h00 et 02h30.

Le "VALLEY STREAM" suit par ses propres moyens l'"OCEAN JOY" jusqu'à ce que les limites du port soient franchies. Une remorque en polypropylène d'une longueur de 55 m et de 3,81 cm de diamètre est frappée au taquet de la hanche tribord du "OCEAN JOY". Après avoir fait un tour sur l'extrémité de l'étrave du "VALLEY STREAM", la remorque est ensuite reliée à un piton à boucle qui est boulonné sur le pont dans une poutre transversale de l'axe longitudinal à 1,2 m à l'arrière de l'étrave. Il est 04h30. Il semble que le moteur du "VALLEY STREAM" tourne au ralenti tandis qu'il est remorqué, dans le but de recharger la batterie. La barre est fixe au milieu et il n'y a aucun éclairage à bord. Par contre, une lampe de poche se trouve à bord, en cas d'urgence.

Au départ, on garde un oeil vigilant sur le "VALLEY STREAM" et, lorsque tout semble se dérouler normalement, l'équipage à bord du "OCEAN JOY" se retire, laissant une vigie dans la timonerie. On voit le propriétaire/patron du "VALLEY STREAM" pour la dernière fois à 05h00. Les deux radars à bord du "OCEAN JOY" sont en marche; l'un d'entre eux est réglé sur la portée de 0,5 M afin de surveiller le remorqué. À 05h30, lorsque l'on aperçoit plus le "VALLEY STREAM" et qu'on ne le relève plus sur l'écran radar, la remorque est hissée à bord pour la vérifier, on n'y repêche que le piton à boucle à l'extrémité.

En dépit des recherches intensives, on trouve le doris endommagé et quelques fragments d'épave sans retrouver le patron ni son bateau. On estime que la valeur du "VALLEY STREAM" s'élève à 15 000$.

Constatations

Le "VALLEY STREAM" de même que le propriétaire/patron qui se trouvait à bord sont disparus alors qu'ils étaient en remorque par bonnes conditions météorologiques entre 05h20 et 05h30 le 15 octobre 1988 à une position au large de Pointe Riche (T.-N.). On présume que le bateau a coulé avec le propriétaire/patron à son bord.

En l'absence de témoins, du bateau et de son propriétaire/patron, on ne peut établir la cause précise du sinistre.

Il semble, d'après les témoignages recueillis et l'examen des débris, que, fort probablement:

- le bateau a chaviré à tribord et a coulé immédiatement;
- l'engloutissement a été subit et rapide.

Les facteurs suivants ont contribué à ce que la victime, présumément noyée, perde la vie:

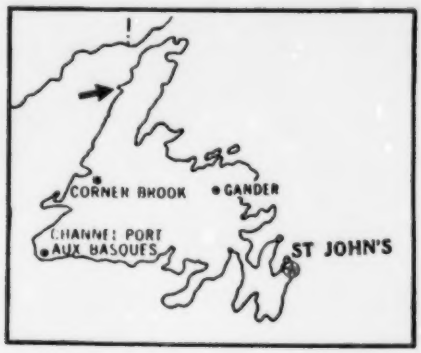
- elle a choisi de rester à bord de son bateau durant le remorquage et a pu être emprisonnée dans de petits espaces dans les emménagements;
- elle ne portait pas de gilet de sauvetage ou tout autre VFI;
- elle était fatiguée;
- elle n'était pas un nageur accompli;
- elle avait consommé une quantité indéterminée d'alcool au cours des heures précédant l'appareillage.

Autres constatations

Il n'y avait aucun moyen de communication entre les deux bateaux.

Le "VALLEY STREAM" ne montrait pas les feux requis pour un navire remorqué, conformément aux règlements.

Le "VALLEY STREAM" n'avait pas de dispositif de signal sonore ni de réflecteur radar.



SECTION OF CABIN LOCATED 19/10/88

PARTIE DU CABINAGE RETROUVÉ LE 19-10-88

DORY LOCATED 19/10/88

DORIS REPÉRÉE LE 19-10-88

APPROXIMATE POSITION TOW LOST

POSITION APPROXIMATIVE OU L'ON A PERDU LA REMORQUE

SEVERAL ITEMS LOCATED 18/10/88

PLUSIEURS DÉBRIS RETROUVÉS LE 18-10-88

ORANGE FOUL WEATHER COAT AND BAG CONTAINING HOOKS TAKEN IN SHRIMP NET

UN CIRÉ ORANGE ET UN SAC CONTENANT DES HAMEÇONS SONT PRIS DANS LA CREVETTIERE

SOME ITEMS LOCATED SOUTH OF PORTLAND CREEK

QUELQUES DÉBRIS RETROUVÉS AU SUD DE L'ANSE DE PORTLAND

Cape St Mi
York Pt
Belle Isle
27
29
13
STRAIT OF BELLE ISLE
Pte Amour
278
Cape Norman
St.Anthony
Nameless Pt
ST. BARBE
ile Greenly
Ile Mistanoque
5930 Z
39000
200
22
Ferolle Pt
R
400
35
PORT AU CHOIX
Canada Hd
60
636
245
PORTLAND CREEK
M
Whittle
50°00'N
White Bay
108
Cow Hd
Cape St John
806
Bonne Bay
TROUT RIVER
121
30 Y 280
800
600
7990 X 33
569

"VALLEY STREAM"

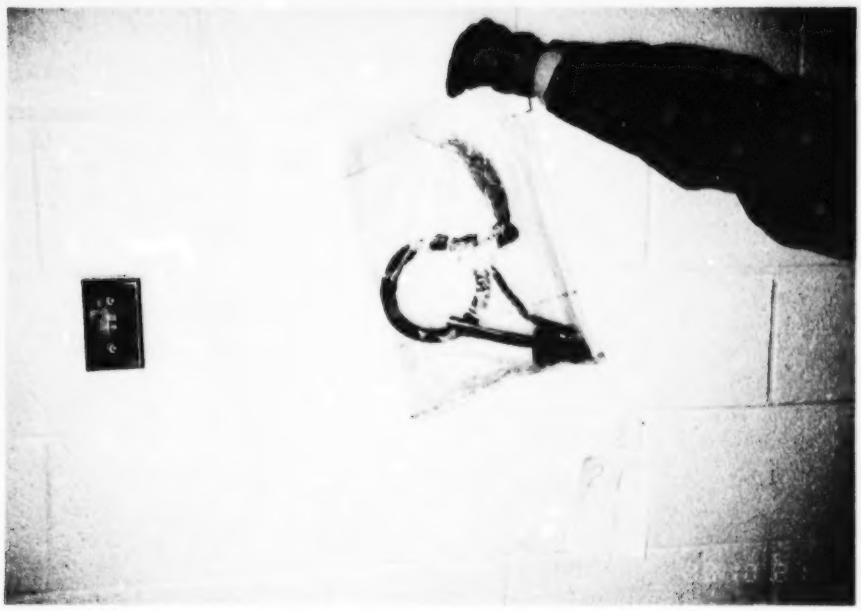
SECTION AGRANDIE DE LA CARTE DU SHC N°4001

ENLARGED SECTION OF CHS CHART No.4001

DEPTHS IN METRES

PROFONDEURS EN METRES

NEWFOUNDLAND



Ring bolt - note the slight bend near the head of the bolt.

Cheville à boucle - remarquez la cheville légèrement gauchie près de la tête.

Note starboard side extensively damaged by force from within.

Remarquez le côté tribord extrémement endommagé par une contrainte de l'intérieur.

"JERICHO"

Perte du bateau et de son opérateur, Knight Inlet (C.-B.), le 23 novembre 1988.

Résumé

Le "JERICHO", dont la coque est en bois, est un bateau canadien de 11,75 tjb conçu pour la pêche à la traîne. De type amphidrome, il est de construction fermée et sa cale à poisson est à l'arrière de la cabine. Le bateau n'a pas été soumis à une inspection de la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne mais il a été inspecté pour la dernière fois à des fins d'assurance en 1986 et semble entretenu adéquatement. Seul à bord, le patron appareille de Stevenson (C.-B.) le 18 novembre 1988 en direction de Knight Inlet (C.-B.) pour y faire la pêche du crabe. Aucun casier ni glace n'est chargé dans la cale à poisson. Le patron communique pour la dernière fois avec son épouse le 19 novembre depuis Sayward (C.-B.), sans lui indiquer son itinéraire.

Le "JERICHO" est aperçu pour la dernière fois le 23 novembre par un autre bateau de pêche dans Knight Inlet, chargé de 40 casiers sur le pont arrière. Il est en route vers l'Est faisant des embardées dans une mer de 0,91 m; il semble connaître un manque de stabilité et ses pôles stabilisateurs ne sont pas déployés. Les conditions météorologiques sont des vents de l'Est de 25 à 30 kn et une visibilité réduite dans les averses de neige. Selon l'ancien propriétaire, lorsque le "JERICHO" était légèrement chargé, celui-ci gîtait habituellement de 5° à 10° avec des vents de travers de plus de 20 kn avec les pôles stabilisateurs à la verticale. Ainsi, on peut constater que la stabilité transversale du bateau est faible au départ. Rien n'indique que l'on ait tenté d'ajouter du lest afin d'améliorer la stabilité transversale. Le patron devait être de retour le 3 décembre mais son épouse, étant habituée à ses retards, n'a pas jugé nécessaire d'aviser les services de recherches et sauvetage (SAR) du fait qu'elle avait perdu contact avec lui avant le 6 décembre, date à laquelle on déclenche une opération de recherches et sauvetage officielle. Des recherches intensives sont menées dans le secteur à l'aide d'unités maritimes et aériennes durant deux jours et demi mais on ne retrouve ni le patron ni son bateau. Le 9 décembre, on réfère le cas à la GRC qui s'occupe des personnes disparues.

La valeur assurée du "JERICHO" est de 50 000$.

Constatations

Dans l'après-midi du 23 novembre 1988, le bateau de pêche canadien "JERICHO" a été vu pour la dernière fois alors qu'il se dirigeait vers l'Est dans Knight Inlet dans de mauvaises conditions météorologiques et il semblait avoir un manque de stabilité.

En l'absence de témoins occulaires et de preuves contraires, on ne peut déterminer la cause précise de cette disparition. Des diverses hypothèses, on estime que le "JERICHO" a été englouti suite aux conditions de vent et de mer.

Toutefois, il semble que les facteurs suivants aient contribué au sinistre:

- le patron possédait peu d'expérience de la pêche professionnelle du crabe et aucune expérience préalable dans la baie Lull;

- la stabilité transversale du "JERICHO" est faible avec les les pôles stabilisateurs à la verticale; le bateau légèrement chargé gîtait habituellement de quelques 5° à 10° lorsque sous des vents de travers de plus de 20 kn;

- les forts vents de l'Est génèrent de forts clapotis de marée qui, combinés à la mer entourant Hoeya Head, rend le transit dangeureux dans la baie Lull;

- l'emplacement des casiers sur le pont arrière a nui à l'assiette du bateau, au franc-bord arrière et à la stabilité transversale ;

- l'habitude de ne pas charger de casiers dans la cale à poisson mais plutôt en empiler une quantité importante en hauteur sur le pont arrière est dangeureuse puisque cela réduit davantage la stabilité du bateau;

- les forces dynamiques exercées par les vents forts et la mer confuse a réduit la stabilité du bateau.

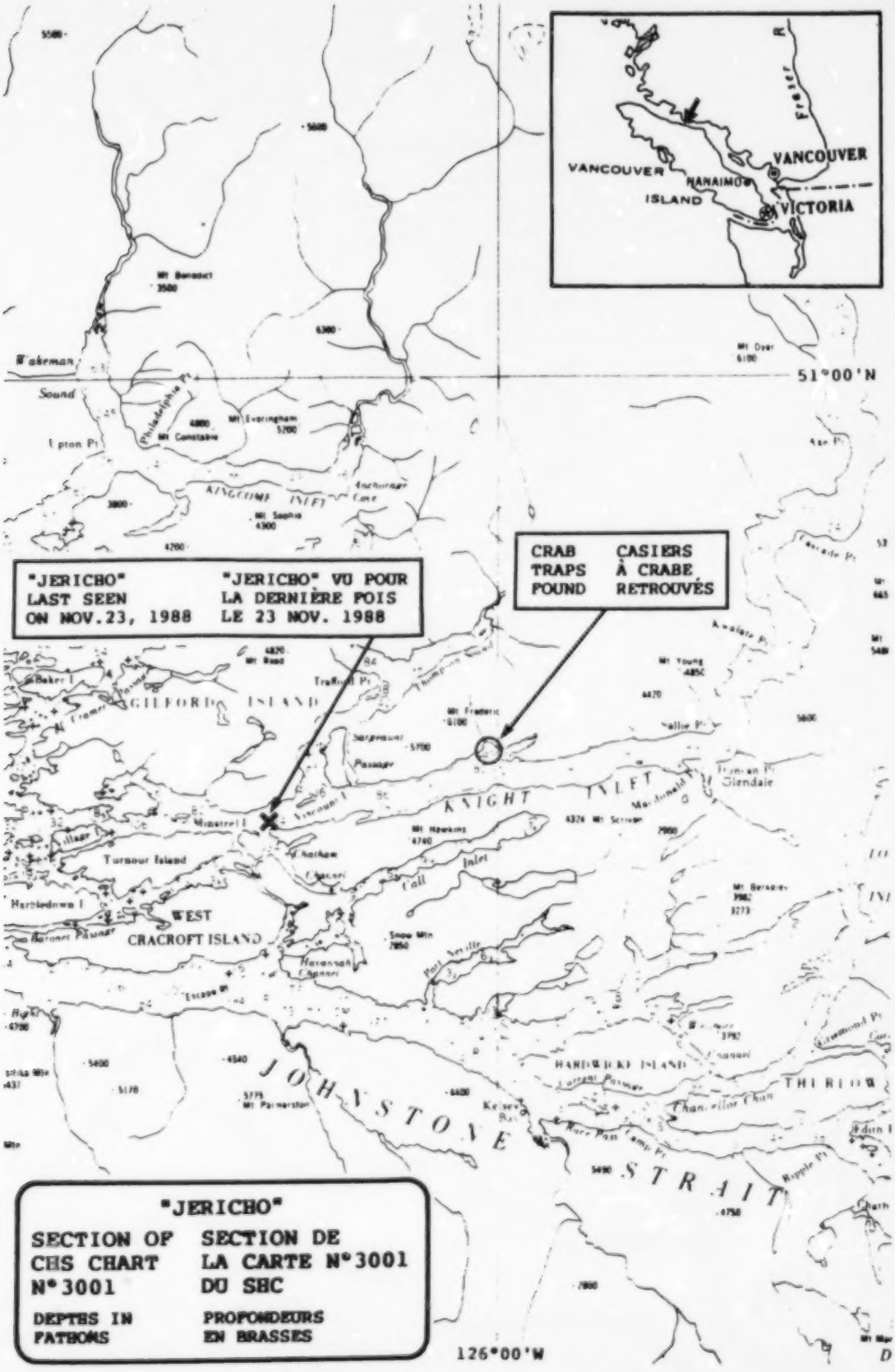
<u>Autres constatations</u>

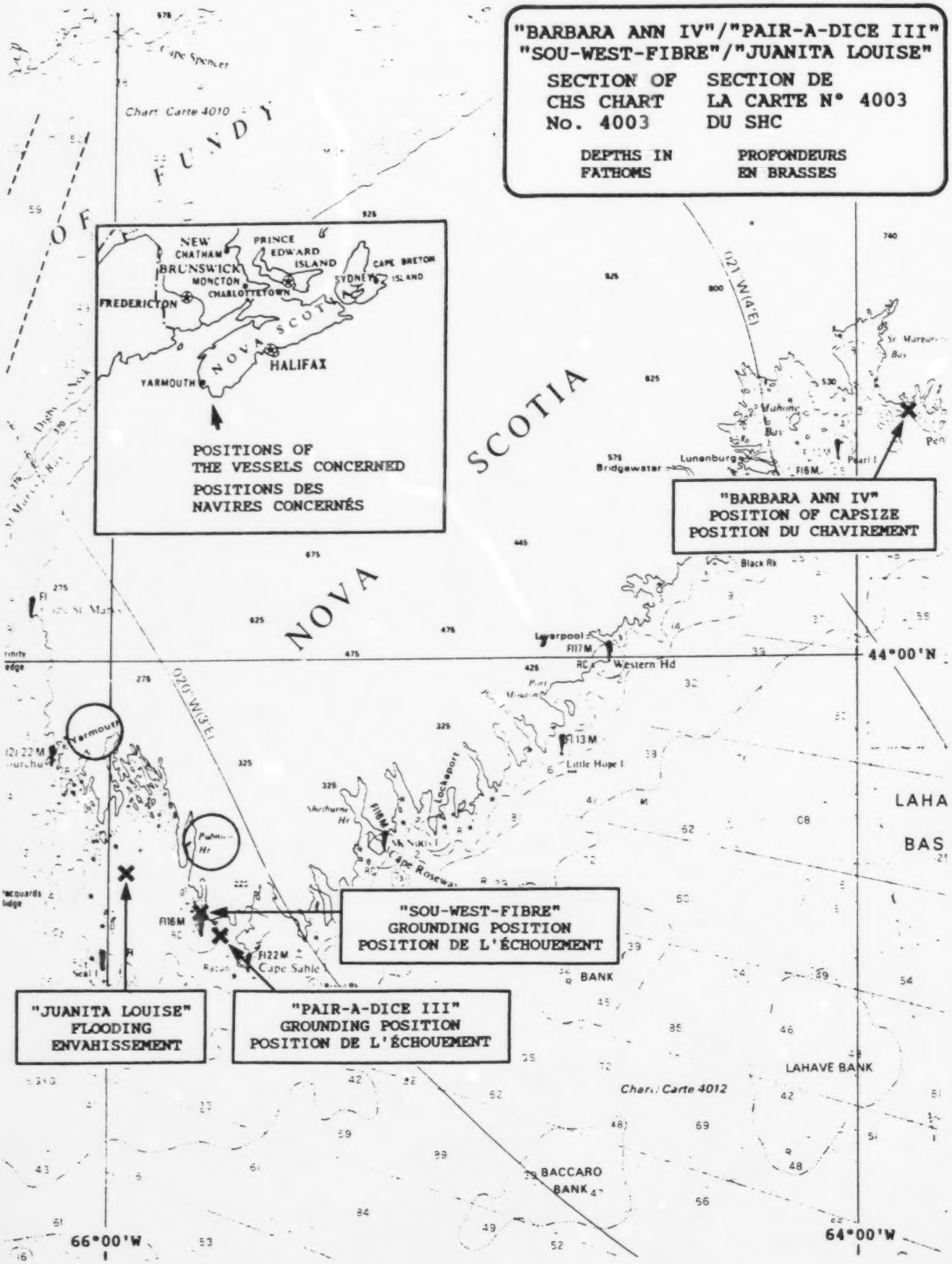
- Il n'y avait pas de plan de route ni de contact quotidien par radiotéléphone entre le bateau et la terre.

- Le patron pêchait seul; il n'y avait aucun plan de route collectif de convenu.

- La température froide de l'eau a restreint le temps de survie du patron à environ deux heures, s'il portait un gilet de sauvetage.

- Le patron ne détenait pas de certificat restreint de radiotéléphoniste (service maritime).


VANCOUVER ISLAND
VANCOUVER
NANAIMO
VICTORIA
Fraser R.
51°00'N
126°00'W
"JERICHO" LAST SEEN ON NOV.23, 1988
"JERICHO" VU POUR LA DERNIÈRE FOIS LE 23 NOV. 1988
CRAB TRAPS POUND
CASIERS À CRABE RETROUVÉS
KNIGHT INLET
GILFORD ISLAND
WEST CRACROFT ISLAND
Turnour Island
JOHNSTONE STRAIT
HARBLEDOWN ISLAND
Glendale
"JERICHO"
SECTION OF CHS CHART N°3001
SECTION DE LA CARTE N°3001 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES


"BARBARA ANN IV"/"PAIR-A-DICE III"
"SOU-WEST-FIBRE"/"JUANITA LOUISE"
SECTION OF CHS CHART No. 4003
SECTION DE LA CARTE N° 4003 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES
NEW BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND
CAPE BRETON ISLAND
MONCTON
CHARLOTTETOWN
SYDNEY
FREDERICTON
NOVA SCOTIA
HALIFAX
YARMOUTH
POSITIONS OF THE VESSELS CONCERNED
POSITIONS DES NAVIRES CONCERNÉS
"BARBARA ANN IV"
POSITION OF CAPSIZE
POSITION DU CHAVIREMENT
"SOU-WEST-FIBRE"
GROUNDING POSITION
POSITION DE L'ÉCHOUEMENT
"JUANITA LOUISE"
FLOODING
ENVAHISSEMENT
"PAIR-A-DICE III"
GROUNDING POSITION
POSITION DE L'ÉCHOUEMENT
Chart Carte 4010
Chart Carte 4012
BAY OF FUNDY
NOVA SCOTIA
LAHAVE BANK
BACCARO BANK
44°00'N
66°00'W
64°00'W
Cape Spencer
Lunenburg
Bridgewater
Liverpool
Western Hd
Yarmouth
Little Hope I
Cape Roseway
Cape Sable
Pubnico Hr
Shelburne Hr
Lockeport
Black Rk
Pearl I
St Mureaux Bay
Muhimb Bay
020°-W/E-200°
021°-W/E-201°

Pêche du homard

Sinistres impliquant le "SOU-WEST-FIBRE", le "PAIR-A-DICE III", le "JUNITA LOUISE" et le "BARBARA ANN IV" la journée d'ouverture de la saison 1988-89 de la pêche du homard, au large de la côte Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse.

Préambule

Quatre bateaux ont été impliqués dans des sinistres maritimes au cours de la première journée de la saison 1988-89 de la pêche du homard dans les secteurs 33 et 34 au Sud-Ouest de la côte de la Nouvelle-Écosse. L'un d'entre eux a été perdu tandis que les trois autres ont essuyé des avaries. Il n'y a eu aucun blessé ni pollution suite à ces sinistres.

Le présent rapport consigne également à des fins de comparaison, le progrès et l'impact que la campagne d'éducation concernant les règles de sécurité a eu sur la flotte de bateau de pêche du homard au large de la côte Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse. Les conditions météorologiques étaient mauvaises lors de l'ouverture des saisons précédentes et les décès ainsi que les sinistres qui en ont résulté ont donné lieu à des commentaires au sujet des pertes subies.

1. Échouement, baie Pubnico (N.-É.), le 28 novembre 1988.

Résumé

Le bateau de pêche de 36 tjb "SOU-WEST-FIBRE" appareille de Woods Harbour (N.-É.) à 07h00 le 28 novembre 1988 en direction des lieux de pêche du homard au large, avec quatre membres d'équipage et chargé de casiers à homard. La timonerie est dirigée par le patron qui assume la conduite du bateau tandis qu'un matelot maintient une veille visuelle. Les vents de 30 kn sont du Sud-Ouest, la mer est agitée, le ciel est couvert et la visibilité est réduite à près de 90 m dans de fortes averses.

La route initiale suivie à l'intérieur du port amène le bateau sur un cap au Sud, l'intention étant de virer à tribord puis de transiter entre les îles Ball au Nord-Ouest et Outer au Sud-Est. Une bouée lumineuse tribord rouge 'D2' et une bouée non-lumineuse bâbord 'D1' marquent le passage entre les deux îles. On prévoit venir sur un cap à l'Ouest jusqu'aux lieux de pêche, après avoir franchi le passage.

Quelques minutes avant l'échouement, le Loran C en marche cesse de fonctionnner dû à ce que l'on croit être une forte averse; par conséquent, la navigation se fait à l'aide de repères visuels et du radar.

L'interférence causée par les retours de mer et de pluie de même que les cibles de quelques 20 autres bateaux à proximité dans le secteur ont porté à confusion et ont rendu difficile l'identification positive des deux bouées.

À cause de fortes averses, les bouées ne peuvent être aperçues visuellement; cependant, le cap du bateau est changé à tribord, soit au Sud-Ouest, croyant avoir passé les bouées. Quelques moments plus tard, le bateau s'échoue sur la pointe Sud d'un haut-fond au large de l'île North West, environ 200 m au Nord-Ouest du chenal marqué des bouées. La vitesse du bateau est de 7,5 kn.

La coque a été perforée en plus de subir des avaries à la quille, à l'étambot, au gouvernail et à l'hélice. Par la suite, le bateau est remis à flot assisté du canot de sauvetage de la Garde côtière canadienne puis remorqué à Woods Harbour. On estime le coût des réparations à 6 000$.

Constatations

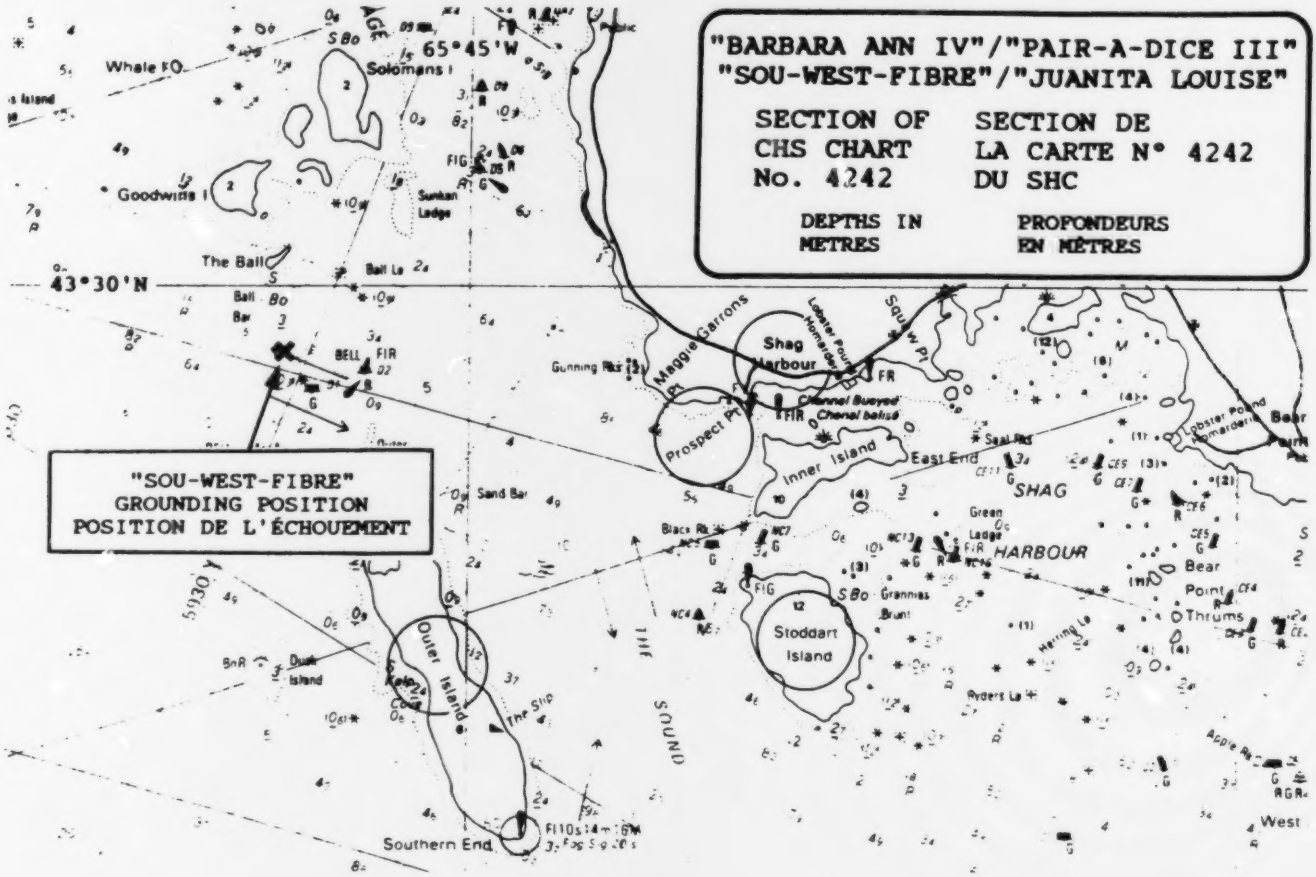
Le "SOO-WEST-FIBRE" s'est échoué sur un haut-fond rocheux durant les heures de clarté mais par visibilité réduite à cause des averses et suite à une erreur de navigation tandis qu'il se dirigeait vers les lieux de pêche.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'échouement:

- le bateau ne se fiait qu'à ses connaissances du secteur pour la navigation et la carte du SHC à bord n'était pas utilisée avantageusement;

- l'interférence sur l'écran-radar en plus d'une vingtaine de cibles dans le secteur immédiat ont porté à confusion et ont rendu difficile l'identification positive des bouées;

- la vitesse n'a pas été réduite ou le bateau stoppé, lorsque l'on a commencé à douter de la position du bateau, étant donné que l'on avait pas aperçu les bouées de manière à permettre d'avoir le temps d'apprécier la situation.



"SOU-WEST-FIBRE" after repairs (aground) and awaiting flood tide
"SOU-WEST-FIBRE" après les réparations (échoué) attendant la marée montante

"PAIR-A-DICE III"

2. Échouement, au large du Shag Harbour (N.-É.), le 28 novembre 1988.

Résumé

Le bateau de pêche de 45 tjb "PAIR-A-DICE III" appareille de Shag Harbour (N.-É.) à 03h00 le 28 novembre 1988 en direction d'eaux plus profondes en vue de prendre un poste à l'ouverture de la saison de la pêche du homard, avec quatre membres d'équipage et chargé de casiers à homard. La timonerie est dirigée par le patron qui assume la conduite et gouverne son bateau tandis qu'un matelot maintient une vigie. La mer est agitée, les vents de 10 à 15 kn sont du Sud-Ouest, le ciel est couvert et la visibilité est parfois réduite à 80 m dans de fortes averses.

Après avoir quitté le poste d'amarrage, le bateau suit une route au Sud jusqu'à ce qu'il soit par le travers du passage entre les Îles Inner et Stoddart. L'entrée du passage est marquée à sa limite extérieure par la bouée lumineuse rouge tribord 'NC 16' au Sud et par la bouée non-lumineuse verte bâbord 'NC 13' au Nord. Après avoir vu la bouée lumineuse rouge, le cap est changé à tribord mais on ne peut voir la bouée non-lumineuse verte ni la détecter au radar dû à la noirceur et aux averses.

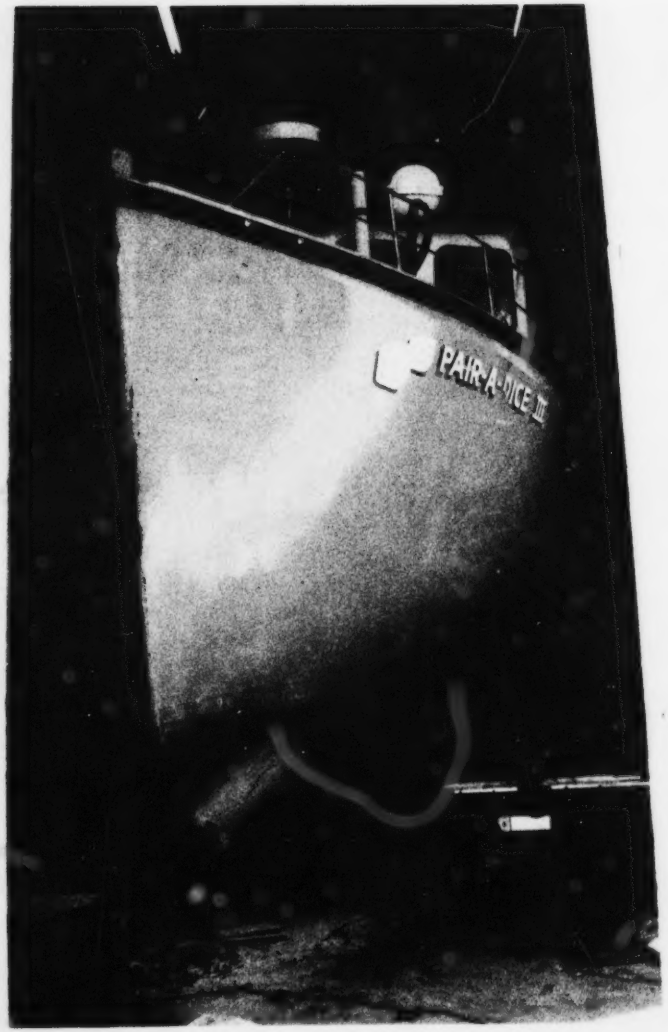
La distance sécuritaire pour passer au Nord de la bouée 'NC 16' est mal évaluée et le bateau s'échoue sur un haut-fond; sa vitesse était de 6,5 kn environ. Le bateau a subit des avaries au brion suivi d'une perforation à la coque, en plus de l'hélice et de son gouvernail. On a pu contenir l'inondation et le bateau est renfloué assisté du canot de sauvetage de la Garde côtière canadienne. Il est ensuite remorqué vers son poste d'amarrage. Le coût des réparations est estimé à 12 000$.

Constatations

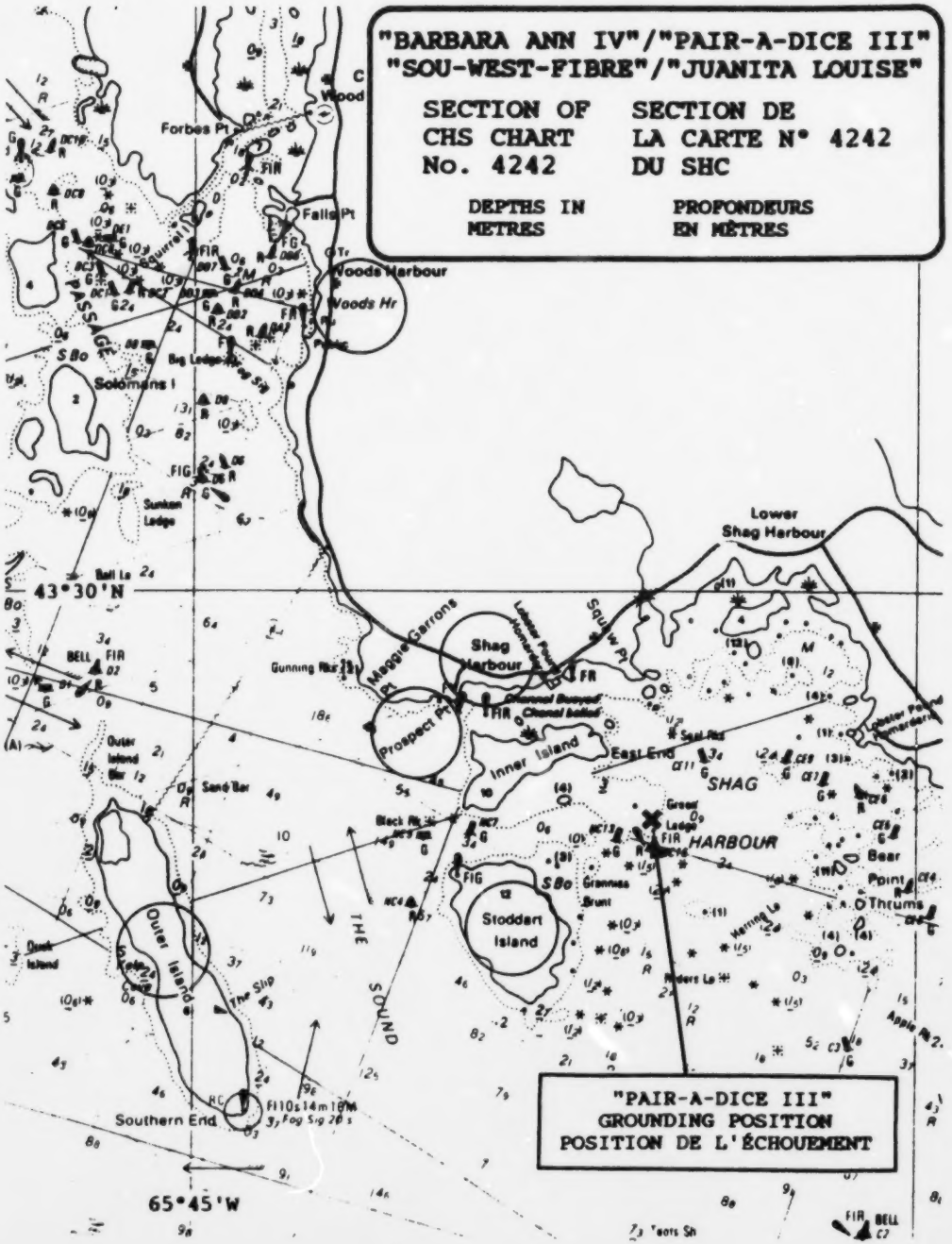
Le "PAIR-A-DICE III" s'échoue sur un haut-fond rocheux dans les limites du port suite à une erreur de navigation pendant les heures de noirceur mais par visibilité réduite à cause des averses.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'échouement:

- le bateau s'est fié qu'à ses connaissances du secteur pour la navigation et la carte du SHC à bord n'était pas utilisée avantageusement;
- l'équipement électronique de navigation du bateau n'a pas été utilisé à plein;
- après avoir aperçu la bouée lumineuse 'NC 16', la route a été modifiée mais la distance à laquelle le bateau pouvait passer au Nord de la bouée a été mal évaluée.



"PAIR-A-DICE III" undergoing repairs
at a boatyard
"PAIR-A-DICE III" subissant des réparations
dans un chantier maritime



"JUANITA LOUISE"

3. Engloutissement, baie Lobster (N.-É.), le 28 novembre 1988.

Résumé

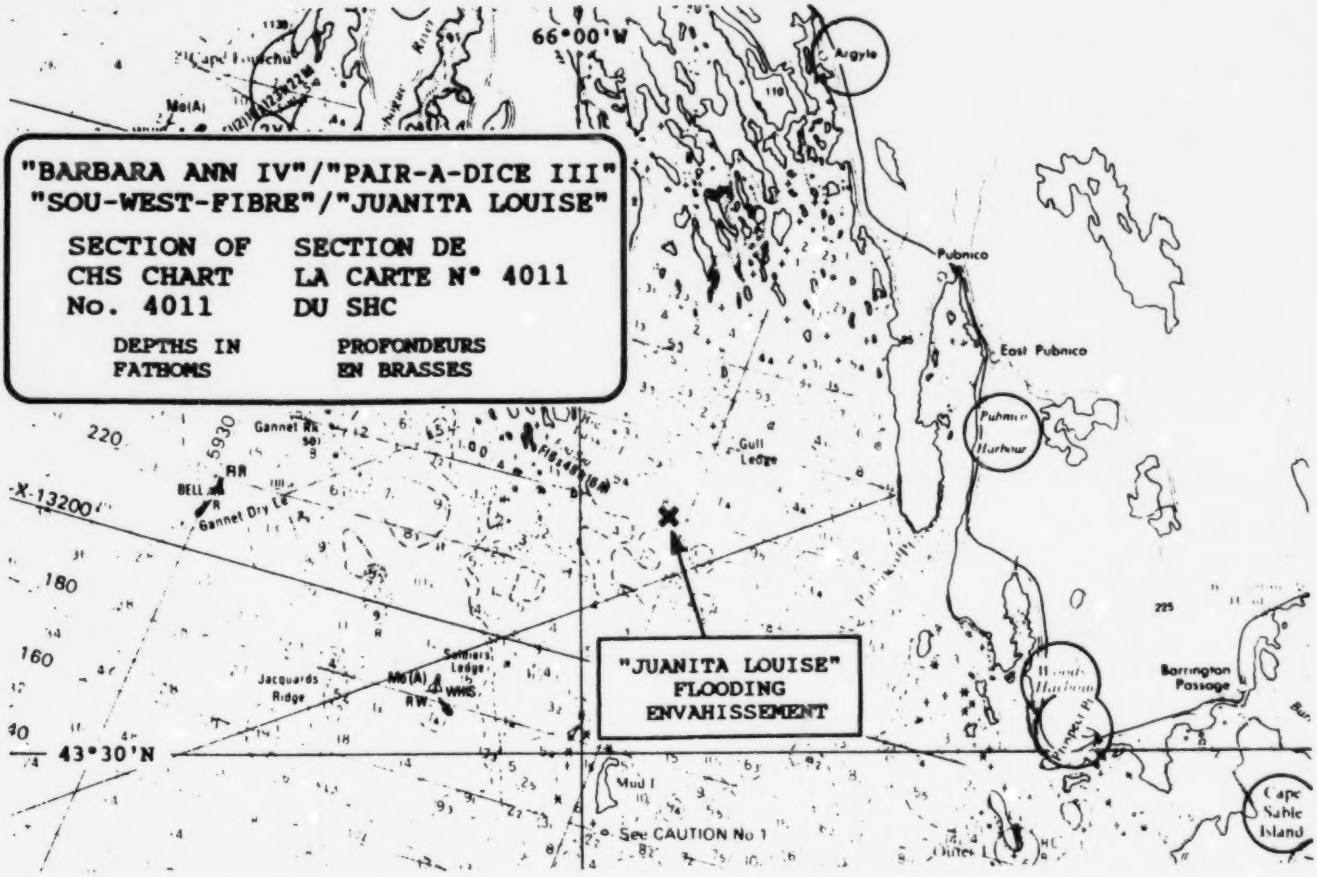
Le bateau de pêche de 19,98 tjb "JUANITA LOUISE" appareille d'Argyle (N.-É.) à 16h00 le 28 novembre avec trois membres d'équipage et chargé de casiers à homard sur le pont. La timonerie est sous les ordres du patron qui assume la gouverne du bateau tandis qu'un matelot maintient la vigie.

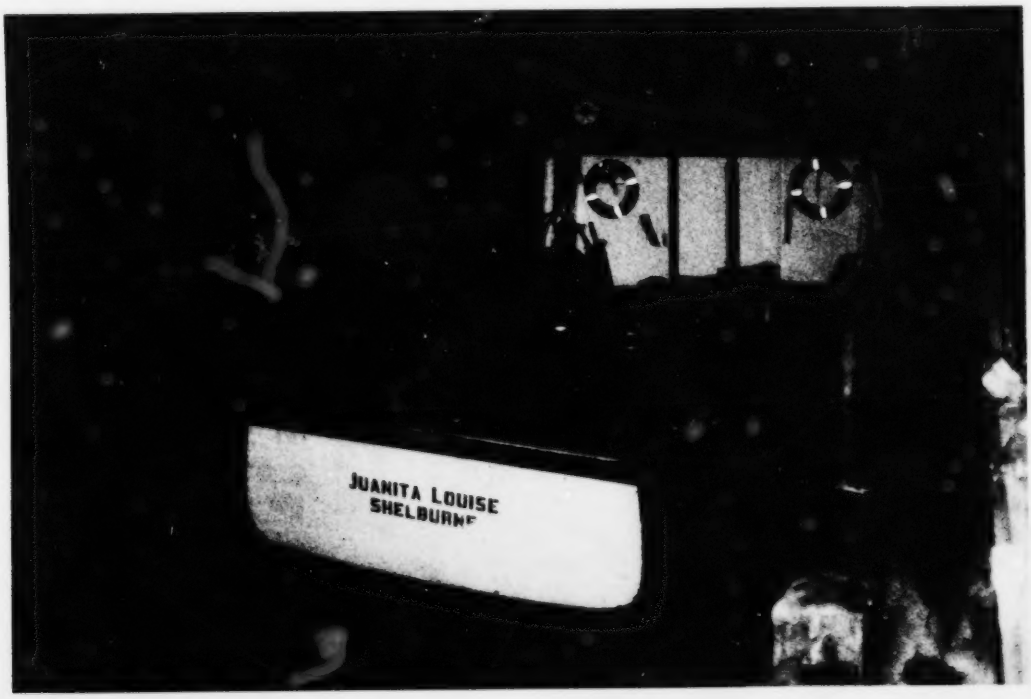
Les vents de 30 à 35 kn sont du Sud-Ouest, les vagues atteignent jusqu'à 2 m et le ciel est couvert dans les fortes averses.

On observe une voie d'eau dans les emménagements pour la première fois après deux trajets pour mouiller les casiers en route pour le troisième; le bateau se trouve à environ 10 M d'Argyle et l'eau dans le compartiment des machines atteint environ 60 cm, recouvrant la base de la machine qui est, par la suite, mise au point mort. On ne remarque aucune décharge par-dessus bord provennant de la pompe de cale électrique automatique. La pompe entraînée par la machine est actionnnée mais, après avoir pompé l'eau pendant une minute, le pompage a cessé bien que la pompe semblait toujours fonctionner. On a pu inspecter la partie intérieure du fond de la cale étant donné l'accumulation d'eau dans les emménagements et le compartiment des machines; on ne peut non plus avoir accès à l'espace vide arrière à cause des casiers sur le pont-coffre. Ne pouvant évaluer la situation, on craint une brèche dans la coque, une inflitration rapide qui pourrait engloutir le bateau. On communique avec deux autre bateaux de pêche par radiotéléphone VHF; ceux-ci arrivent sur les lieux quelques 15 minutes plus tard. Entretemps, on jete 80 casiers par-dessus bord et on baisse le niveau de l'eau à l'aide d'une pompe à bras de même qu'en écopant avec deux récipients de plastique. Les deux bateaux de pêche l'escortent à son retour vers Argyle.

Une inspection ultérieure révèle que la pompe électrique s'est arrêtée à cause de fils électriques qui se sont emmêlés dans le mécanisme de la pompe. La pompe principale était en bon état mais à cause d'une accumulation de débris dans la cale du compartiment des machines, celle-ci s'est bloqué nuisant à l'aspiration de cale. On attribue l'accumulation d'eau aux fortes averses continuelles et aux embruns balayés par-dessus la timonerie et les lisses du plat-bord du pont-coffre alors qu'ils pêchaient dans une mer agitée pendant une dizaine d'heures.

Il n'y a eu aucun blessé ni pollution suite à cet incident. Le coût des réparations effectuées aux pompes est dérisoire.





"JUANITA LOUISE"

Constatations

Le petit bateau de pêche non ponté "JUANITA LOUISE" a été inondé par la pluie et les embruns tandis qu'il pêchait par mauvais temps. Les deux pompes principales ont été mises hors d'usage, menant à la conclusion qu'il y avait une brèche dans la coque. L'utilisation d'écopes et d'une pompe à bras a, par la suite, révélé que les pompes sont devenues hors d'usage à cause des facteurs suivants:

- des fils électriques qu'on avait utilisés pendant l'entretien et les réparations ont bloqué le mécanisme de la pompe électrique;
- la crépine de l'aspiration est devenu hors d'usage à cause de la corrosion;
- les débris qui s'étaient accumulés dans le fond de la cale ont été attirés dans l'aspiration de la pompe électrique par la crépine défectueuse.

Autres constatations

Les sentines n'étaient pas régulièrement inspectées et ou nettoyées, contrairement aux bons usages maritimes.

Le fonctionnement ou l'aspiration de la pompe n'étaient pas vérifiés.

On se fiait sur la fait que la pompe électrique continuait à fonctionner et on a donc cru que, lorsque l'on a décelé la voie d'eau, celle-ci était rapide et par une brèche dans la coque.

L'assèchement des pompes devait se faire par un panneau d'écoutille ouvert.

"BARBARA ANN IV"

4. Chavirement suivi de l'engloutissement, au large de Dover Harbour (N.-É.), le 28 novembre 1988.

Résumé

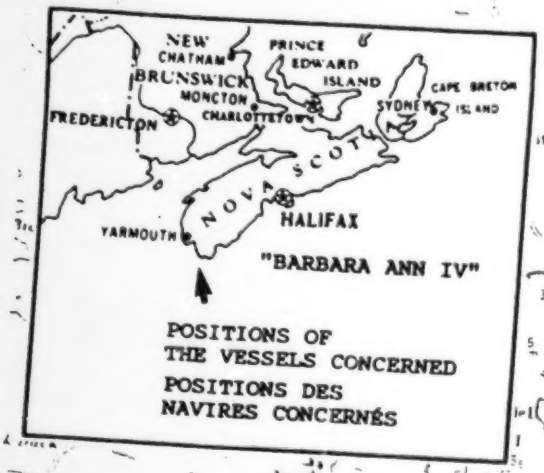
Le bateau de pêche aux filets maillants et/ou au homard, construit en bois, de 10 tjb "BARBARA ANN IV" est chargé de 75 casiers à homard sur le pont-coffre et le pont supérieur disposés en quatre rangées en travers du bateau par quatre rangées de haut jusqu'à environ de 2 m au-dessus du pont supérieur. L'arrimage recouvre complètement les deux ponts. Quatre saisines indépendantes sont fixées de chaque côté du pont supérieur, tendues au-dessus chaque rangée de casiers et maintenues en place. Le bateau appareille de West Dover (N.-É.) à 07h00 le 28 novembre 1988 avec quatre membres d'équipage. Les vents sont du Sud-Ouest de 15 à 20 kn, la mer est agitée, atteignant jusqu'à un mètre, le ciel est couvert et la visibilité est d'environ 6 M.

Après avoir parcouru près de 1,5 M, le bateau met le cap au Sud et mouille le premier jeu de 15 casiers en direction Nord-Sud. Comme le bateau est viré à bâbord afin de suivre une route parallèle en direction Nord, de fortes vagues sur le côté tribord provoquent un roulis causant le déplacement des casiers et une forte gîte à bâbord. Alors que le bateau continue à virer, une vague s'abat sur la hanche bâbord causant un fort roulis à tribord et le ripage des casiers ainsi qu'une forte gîte à tribord. Les vagues ont davantage engagé le roulis à tribord jusqu'à ce que le dessus du pavois soit immergé et que l'envahissement par les hauts commence par les emménagements et le compartiment des machines. Le bateau reste couché sur son flanc tribord environ 15 minutes avant de sombrer.

À cause de la longueur de la bosse, l'équipage a pris quelques 10 minutes à gonfler le radeau pneumatique qui a été ensuite largué par-dessus bord. Un autre bateau, qui a aperçu le "BARBARA ANN IV" chavirer, s'est porté à la rescousse et a repêché les membres d'équipage. Le bateau s'avère une perte totale évaluée à 21 000$.

Constatations

Le petit bateau de pêche canadien non ponté "BARBARA ANN IV" a chaviré puis coulé tandis qu'il mouillait ses casiers à homard dans une mer confuse.



"BARBARA ANN IV"
POSITION OF CAPSIZE
POSITION DU CHAVIREMENT

43°30'N

63°50'W

"BARBARA ANN IV"/"PAIR-A-DICE III"
"SOU-WEST-FIBRE"/"JUANITA LOUISE"

SECTION OF CHS CHART No. 4386

SECTION DE LA CARTE N° 4386 DU SHC

DEPTHS IN FATHOMS

PROFONDEURS EN BRASSES

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à la perte du bateau:

- la quantité de casiers transportés était excessive, de manière telle que la hauteur des rangées a réduit la stabilité initiale à un niveau critique, surtout compte tenu des conditions de mer qui prévalaient à l'extérieur du port;

- virer dans une mer confuse a fait rouler le bateau et a déplacé les casiers à l'intérieur de leur saisine, le faisant gîter;

- la stabilité réduite et la gîte ont provoqué l'immersion du pavois tandis le bateau roulait puis a causé l'envahissement par les hauts et la perte de la réserve de flottabilité.

Autres constatations

À cause de la longueur de la bosse, il a fallu 10 minutes à l'équipage dans l'eau pour gonfler le radeau de sauvetage.

L'équipage ne connaissait le fonctionnement ni le contenu du radeau.

La proximité du bateau de pêche venu à prêter main forte a été heureuse, particulièrement pour la personne demeurée à la mer alors qu'elle tenait un gilet de sauvetage.

Constatations générales

La pêche côtière, y compris la pêche du homard, a été transformée par les années d'une occupation basée sur des pratiques traditionnelles, comportant peu de contraintes de temps et sur les quotas, à une industrie lucrative très réglementée faisant:

- que plusieurs pêcheurs, incluant ceux impliqués dans ces quatre sinistres, passent outre aux facteurs de sécurité favorisant plutôt les gains financiers, surtout à la journée d'ouverture de la saison de pêche;

- qu'une quantité excessive de casiers est transportée de façon non sécuritaire et inacceptable, nuisant à la stabilité transversale du bateau;

- que les bateaux font route par mauvaise visibilité à des vitesses considérées comme peu sécuritaires et/ou prennent des risques en ce qui a trait à la navigation causant l'échouement de bateaux, comme ce fut le cas pour deux des sinistres à l'étude.

"AQVIQ"

Noyade, Harbour Grace (T.-N.),
le 1er janvier 1989.

Résumé

Le chalutier-usine à pêche arrière/crevettier canadien de 1 129 tjb "AQVIQ" est amarré du côté tribord au quai de l'usine de transformation de poisson à Harbour Grace (T.-N.). Un autre bateau de pêche, le "KIVIUQ-I" est à l'épaule du "AQVIQ". Des passerelles d'embarquement assurent l'accès entre les deux bateaux et du "AQVIQ" vers le quai. Un gardien est assigné au "AQVIQ" tandis qu'il est à quai et que le mécanicien et le chef d'usine du bord restent sur le bateau. Une accumulation de neige et de glace sur le quai et les bateaux rendent la chaussée très glissante.

Au matin du 1er janvier 1989, les vents sont de l'Est à 15 kn se changeant en vent du Nord-Ouest à 20 kn dans l'après-midi. La température de l'air varie de -4°c à -10°c et la température de l'eau est à 0°c.

Conformément aux arrangements de voyage, 11 matelots inuits avaient quitté diverses communautés du Nord afin de rejoindre leurs navires à Harbour Grace le 31 décembre 1988. On a consommé de l'alcool pendant le voyage.

Tous les matelots, y compris M. Akulukjuk, montent à bord du "AQVIQ" pour y déposer leurs bagages et se rendent à un bar avoisinant. Vers 03h00 le 1er janvier, après avoir continué à boire, M. Akulukjuk et trois autres personnes retournent sur le "AQVIQ". On le voit boire du vin avec deux autres matelots dans la cuisine jusque vers 05h00 ou 06h00 et il a été décrit comme étant assez ivre et aucun de ses collègues ne l'a revu par la suite. Le 2 janvier, le directeur des opérations du navire rapporte à la GRC que M. Akulukjuk manque à l'appel.

Le détachement de la GRC procède à une fouille minutieuse du "AQVIQ", le long du quai et de l'usine de transformation. Un plongeur mène des recherches sous le quai, mais sans résultats.

Le 8 janvier 1989, le corps de M. Akulukjuk est retrouvé sur la plage d'Harbour Grace. Une autopsie est pratiquée le 10 janvier et révèle que la cause de la mort est attribuée à la noyade résultant de l'immersion dans l'eau de mer. Une intoxication importante par l'alcool a été constatée, mais il n'y a pas lieu de croire à un acte criminel.

Constatations

Le ou vers le 1er janvier 1989, M. Akulukjuk, membre d'équipage du chalutier-usine à pêche arrière/crevettier canadien "AQVIQ", a perdu la vie par noyade. En l'absence de témoins, on ne connaît pas la raison précise de la chute de M. Akulukjuk dans les eaux glaciales d'Harbour Grace. Il semble cependant que les facteurs suivant aient contribué à cet incident:

- M. Akulukjuk était ivre et il est possible qu'il soit tombé du navire ou du quai;

- la chaussée était à ce moment-là glissante.

La chute de M. Akulukjuk a entraîné sa mort. Il semble que les facteurs suivants y aient contribué:

- l'immersion dans les eaux glaciales ont réduit ses chances de survie;

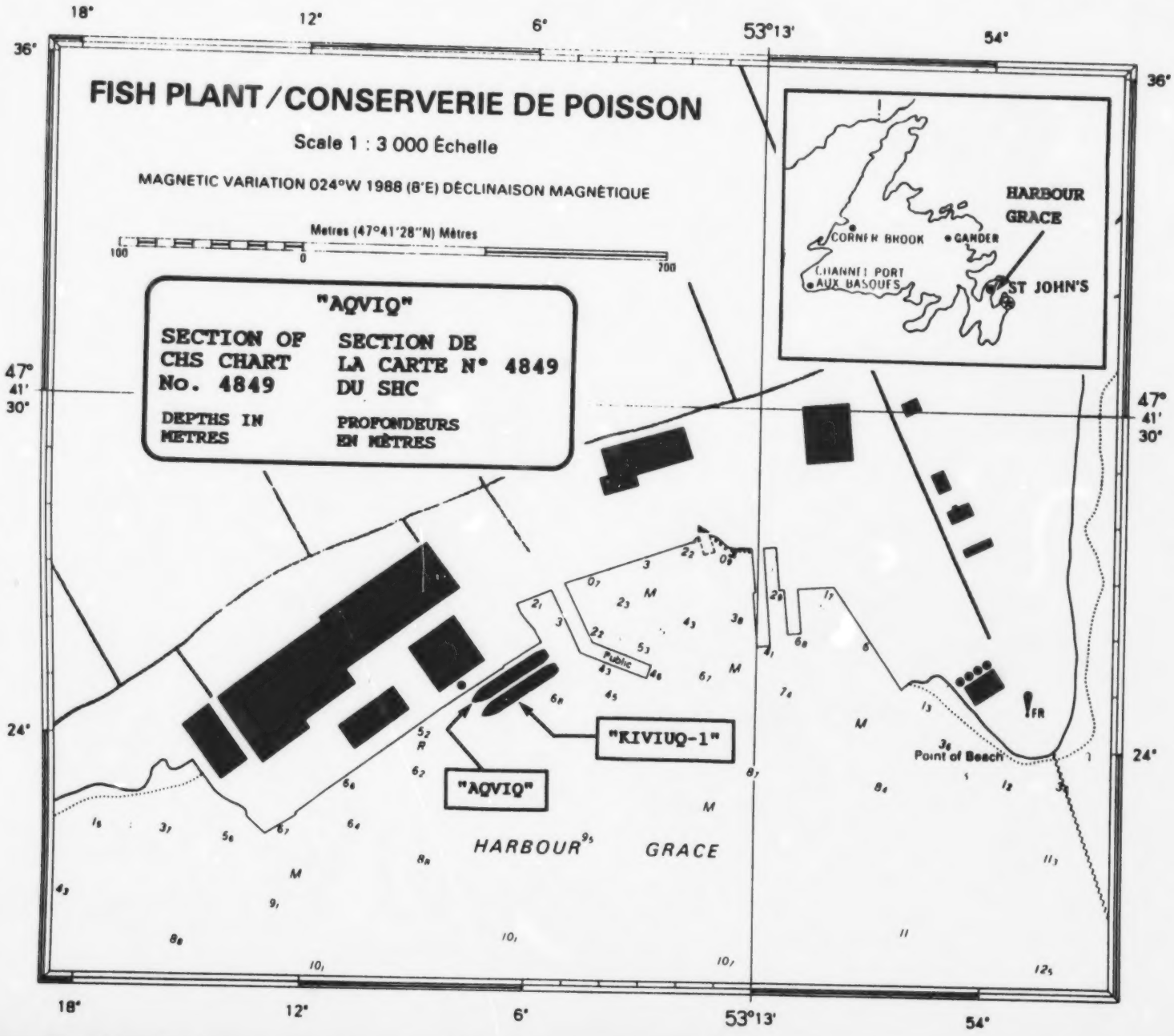
- la consommation d'alcool et le port de vêtements légers ont réduit d'avantage son temps de survie.

Autres constatations

La plupart des collègues de la victime qui se trouvaient à bord étaient ivres à peu près au moment où l'accident s'est produit.

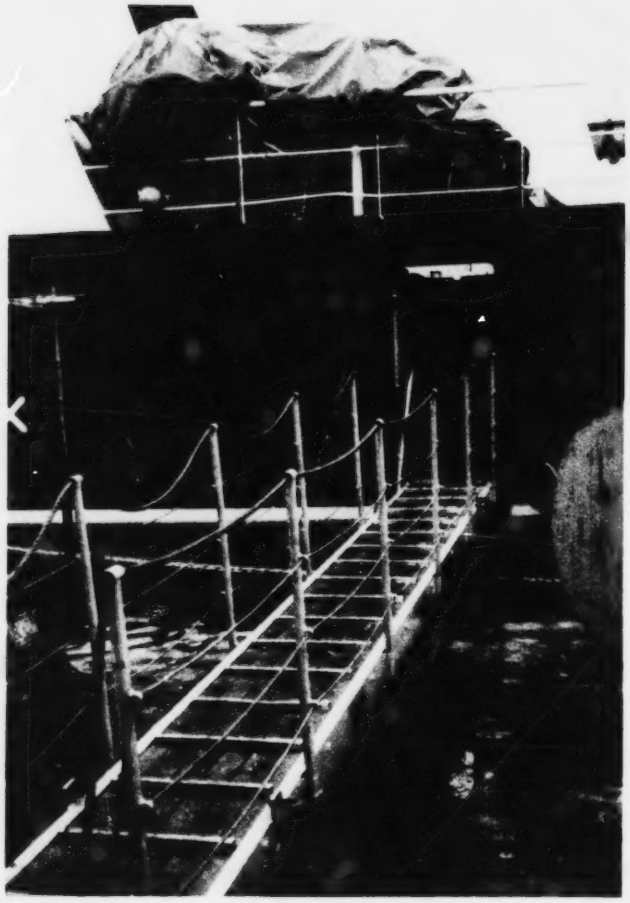
On a mis du temps à rapporter l'accident à la GRC et à la Division des enquêtes sur les accidents maritimes de Transports Canada.

La disposition des passerelles d'embarquement entre les deux chalutiers et du "AQVIQ" vers le quai étaient conformes aux règlements.


FISH PLANT / CONSERVERIE DE POISSON
Scale 1 : 3 000 Échelle
MAGNETIC VARIATION 024°W 1988 (8'E) DÉCLINAISON MAGNÉTIQUE
Metres (47°41'28"N) Mètres
100
0
200
"AQVIQ"
SECTION OF CHS CHART No. 4849
SECTION DE LA CARTE N° 4849 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES
HARBOUR GRACE
CORNER BROOK
GANDER
CHANNEL PORT AUX BASQUES
ST JOHN'S
"RIVIUQ-1"
"AQVIQ"
Public
Point of Beach
HARBOUR GRACE
18°
12°
6°
53°13'
54°
36°
47°
41'
30°
24°

"AQVIQ" secured starboard side alongside the fish plant at Harbour Grace.

Le "AQVIQ" amarré du côté tribord le long de l'usine de transformation de poisson de Harbour Grace.



Gangway arrangement with net underneath at the starboard access door.

Disposition de la passerelle d'embarquement munie d'un filet en-dessous de la porte d'accès de tribord.

"J.L.N."

Incendie entraînant l'engloutissement, Meteghan (N.-É.), le 2 janvier 1989.

Résumé

Le dragueur de pétoncles de 66 tjb "J.L.N." a été construit en 1987 à Cape St-Mary (N.-É.). La coque est divisée en quatre compartiments transversaux comprenant les emménagements à l'avant, suivi du compartiment des machines, des cales à poisson et de la cambuse. Un poêle à chauffage placé à un mètre du bordé se trouve dans le compartiment des machines à l'avant du réservoir de carburant bâbord. Dans le compartiment des machines à 0,4 m environ du poêle et du tuyau de ventilation, on retrouve deux tuyaux de décharge de cale, les deux s'écoulant au-dessus de la ligne de flottaison, l'un en métal galvanisé et l'autre de matière plastique. On trouve à proximité un tuyau de décharge d'eaux usées situé plus bas.

Le 26 décembre 1988, alors que le bateau est désarmé à Meteghan, amarré à l'extérieur de quatres autres bateaux, une entreprise locale remplace la pompe de circulation d'eau du poêle à chauffage. Il semble qu'aucun travail à chaud n'ait été éxécuté et qu'aucun de ces travailleurs ne fume. Une dernière ronde à bord du bateau a été faite le 1er janvier 1989 par l'entreprise de réparation sans détecter la moindre anomalie. Le bateau a été fermé à clef vers 18h00. Des installations électriques à terre fournissent du 110 V nécessaire à la pompe de circulation d'eau du poêle à chauffage et à une lumière, les deux situées dans le compartiment des machines.

Les vents sont de l'Est à 5 kn avec un minimum de -15° au cours de la nuit accompagné de fumée de mer.

Vers 01h00 le 2 janvier, alors que l'on observe de la fumée émanant des ventilations à bord du bateau, l'alarme est déclenchée. Le service local des incendies arrive sur les lieux et tente d'éteindre les flammes à l'aide d'un mélange de mousse et d'eau. Comme leurs efforts sont vains, le bateau est remorqué à l'extérieur du port avec l'intention de l'échouer pour empêcher que l'incendie ne se propage à d'autres bateaux ou au quai.

Vers 02h10, la remorque du "J.L.N." brûle entièrement avant que l'on puisse l'échouer et celui-ci continue à dériver lentement vers le large. La remorque n'a pu être raccordée à nouveau, vu l'intensité de l'incendie.

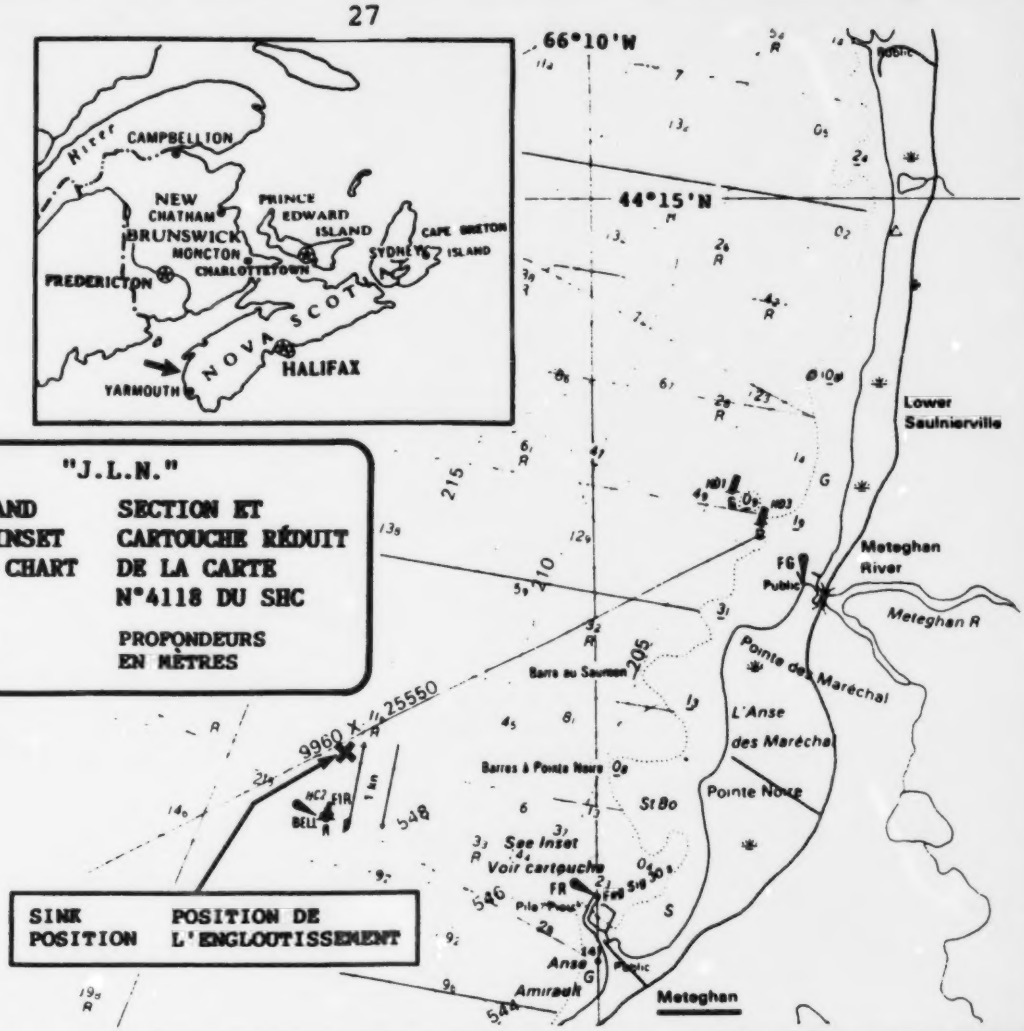
Plus tard, on observe le "J.L.N." couler à la position approximative de 44°12'25" N par 66°11'38" W. La valeur de remplacement du bateau est de l'ordre de 500 000$.

Constatations

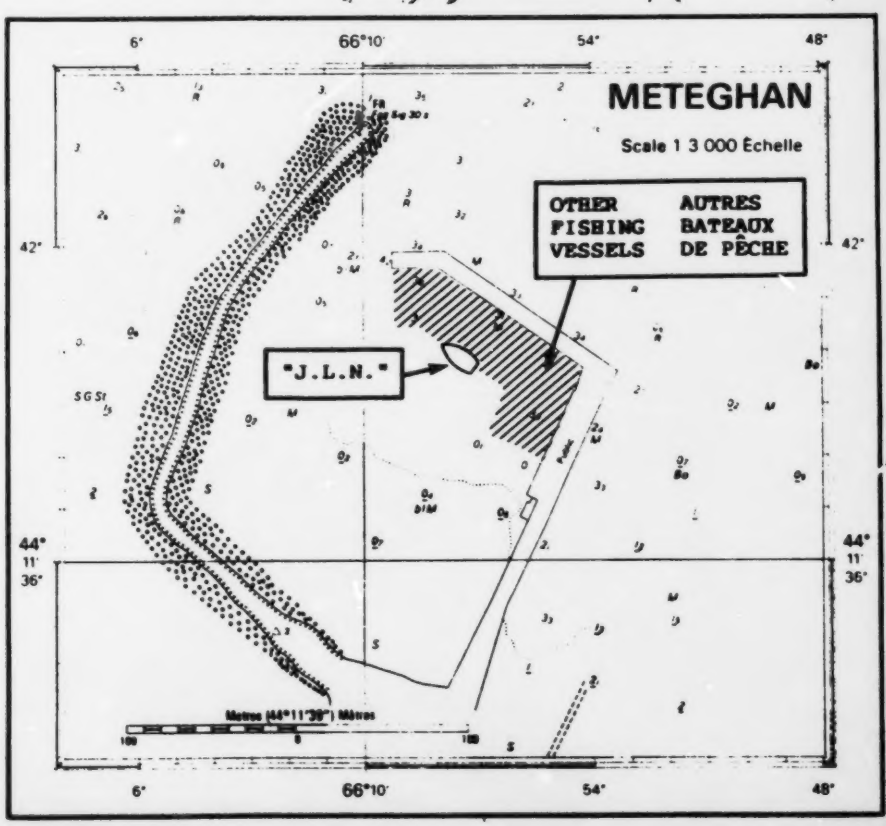
Le bateau de pêche "J.L.N." a pris feu dans le port de Meteghan le 2 janvier 1989. La cause de l'incendie demeure indéterminée mais il y a des indications à l'effet qu'il ait été causé par un mauvais fonctionnement du poêle à chauffage.

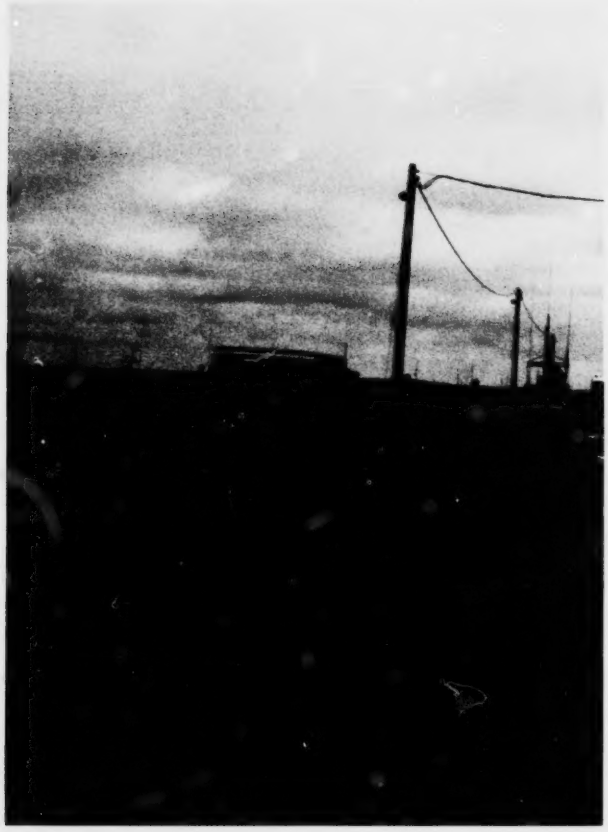
"J.L.N."

SECTION AND REDUCED INSET FROM CHS CHART N°4118	SECTION ET CARTOUCHE RÉDUIT DE LA CARTE N°4118 DU SHC
DEPTHS IN METRES	PROFONDEURS EN MÈTRES



SINK POSITION — POSITION DE L'ENGLOUTISSEMENT





F.V. "J.L.N."
when launched
February 17, 1988.

B.P. "J.L.N."
quand il a
été lancé
le 17 février 1988.

Note: Sanitary discharge pipe on port side.

Nota: Tuyau de décharge pour service sanitaire sur le côté bâbord.

"PACIFIC WARRIOR"

Chavirement qui entraîne son engloutissement, Albert Head (C.-B.), le 3 janvier 1989.

Résumé

Le bateau de pêche de 28 tjb "PACIFIC WARRIOR" a été construit en 1972 en tant que palangrier pour être ensuite transformé en chalutier à pêche arrière, nécessitant l'ajout de poids dans les hauts. Ceci nuit à la stabilité transversale du bateau et réduit son franc-bord en charge. Cependant, celui-ci a été exploité de façon satisfaisante utilisant cette méthode de chalutage depuis plusieurs années. Les cabines à l'avant abritent la timonerie; les emménagements et le compartiment-moteur se trouvent en-dessous.

Il appareille de Victoria (C.-B.) le 3 janvier 1989 avec deux membres d'équipage à son bord. Après avoir affalé son chalut au large d'Albert Head, il commence à chaluter en direction Est. Il est 09h15. Vers 10h00, les vents de l'Ouest s'intensifient pour atteindre de 35 à 40 kn avec des vagues de 1,2 à 1,8 m. À 10h15, le patron commence à haler le chalut, le moteur est au point mort et les vagues sont par le travers. Le cul-de-chalut est remonté du côté tribord et la prise de 907 kg environ est déversée sur le pont. Le patron engage de nouveau le moteur, augmente la vitesse à 800 t/min puis règle le pilote automatique. Alors qu'il fait cap au vent, la prise est soulevée et placée sur le panneau d'écoutille; le matelot s'affaire à tirer sur le filet à l'arrière. Le bateau est soulevé par une grosse vague et embarde rapidement à bâbord. Les contrôles de l'appareil de levage sont débrayés et le poisson retombe sur le panneau d'écoutille. Le patron entre dans la timonerie, désengage le pilote automatique et met la barre 'à droite toute'. Le bateau ne répond pas à la manoeuvre et donne de la bande à bâbord, entraînant la prise qui s'immobilise contre le pavois bâbord, étant toujours accrochée au mât de charge. Le pavois bâbord alors submergé, l'envahissement par les hauts se fait par le panneau d'écoutille alors déplacé et le bateau s'engage sur le côté bâbord. Le matelot est projeté à l'eau et, malgré les difficultés, le patron réussit à émettre un appel de détresse ('Mayday') sur la voie 16 de la bande VHF, déclenchant ainsi une opération de recherches et sauvetage. L'équipage abandonne le bateau et monte à bord d'un radeau de sauvetage pour être repêché à 11h17. La valeur d'un bateau de cette classe est de l'ordre de 300 000$.

Constatations

Le petit bateau de pêche "PACIFIC WARRIOR" a chaviré, a été envahi par les hauts et s'est englouti au large d'Albert Head, île de Vancouver, le 3 janvier 1989 au moment où il récupérait son chalut par mauvais temps.

Il semble que la stabilité transversale du bateau ainsi que les facteurs suivants aient contribué à sa perte:

- tandis que le bateau était sur le pilote automatique dans des conditions météorologiques qui se détérioraient, celui-ci a fait une embardée à bâbord aidé d'une vague plus grosse que la normale, créant une gîte à bâbord;

- le bateau a gardé sa gîte initiale à bâbord, même si le pilote automatique a été enlevé et que la barre a été mise 'à droite toute';

- en même temps que le bateau réagit à l'impulsion d'une vague, le cul-de-chalut qui contient environ une tonne de poisson se tend, agit sur la tête du mât apiqué et réduit sa stabilité;

- la prise s'est déplacée du côté bâbord lorsqu'elle a été déposée sur le panneau de l'écoutille principale, ce qui a augmenté l'angle de gîte;

- l'effet dynamique de la gîte a submergé le livet de pont bâbord, la rampe du pavois combiné au poids et à l'effet de carène liquide causé par les paquets de mer ont réduit davantage la stabilité transversale;

- les paquets de mer ont augmenté l'angle de gîte, ont déplacé le panneau de l'écoutille qui n'était pas fermé et ont envahi la cale à poisson ;

- le bateau a gîté sur son flanc et l'envahissement par les hauts s'est étendu vers d'autres compartiments sous le pont principal jusqu'à ce que la réserve de flottabilité soit épuisée et que le bateau coule.

Autres constatations

Le patron avait l'habitude de laisser le pilote automatique sans surveillance lorsqu'il était affairé à d'autres tâches.

Le pilote automatique, particulièrement les modèles assujettis à un mécanisme de détection magnétique, ne sont pas en mesure de répondre à des corrections d'urgence à la barre requises en cas de forte gîte.

Il n'y avait pas suffisamment de temps pour essayer de récupérer ou d'endosser la seule combinaison de survie à bord.

Il n'existait pas de moyen permanent accessible pour fixer le panneau de l'écoutille principale.

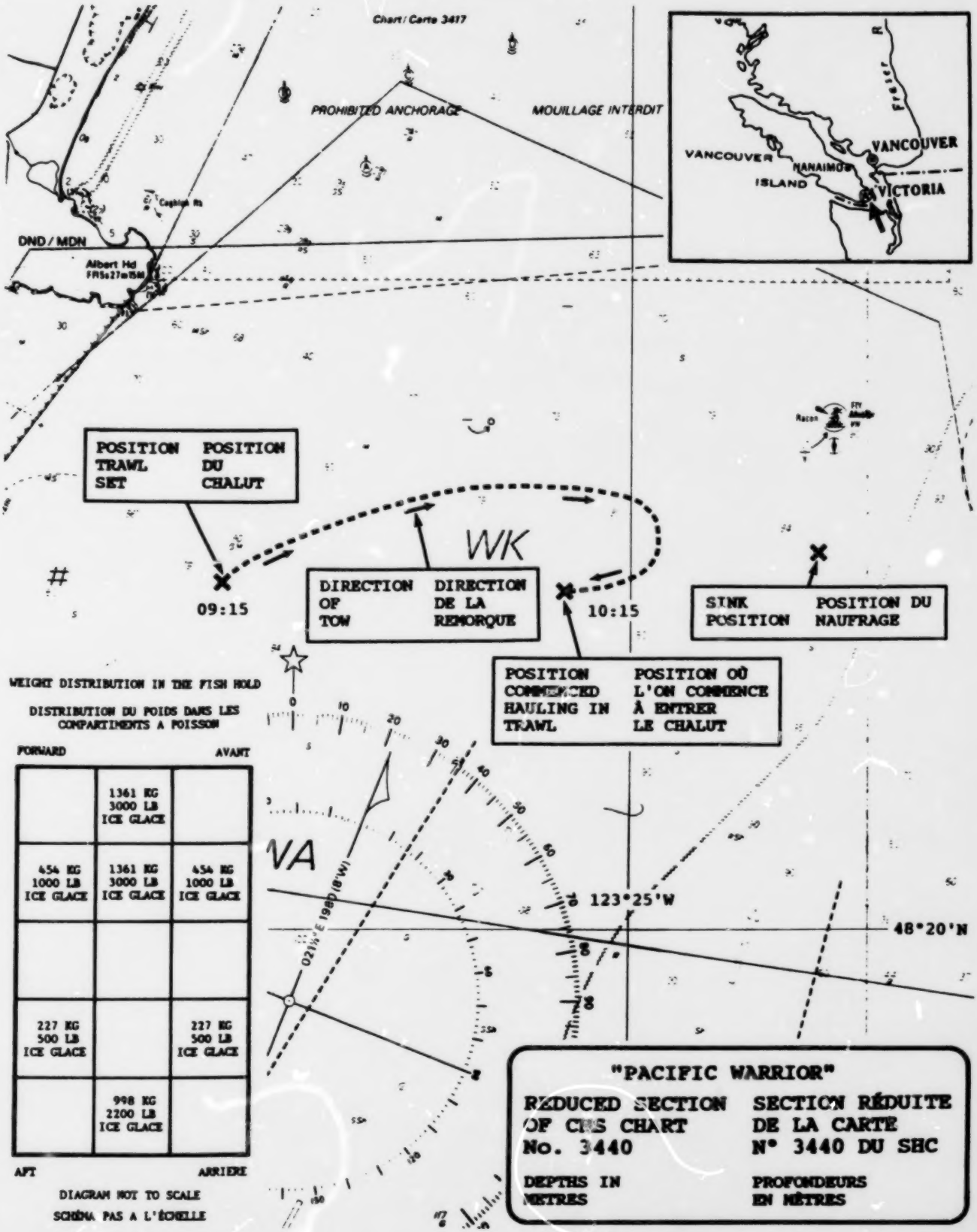
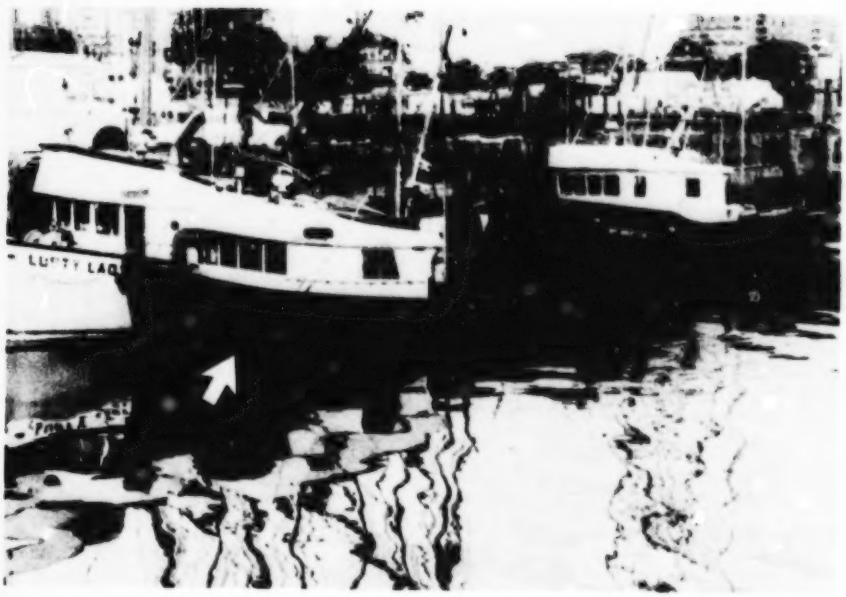
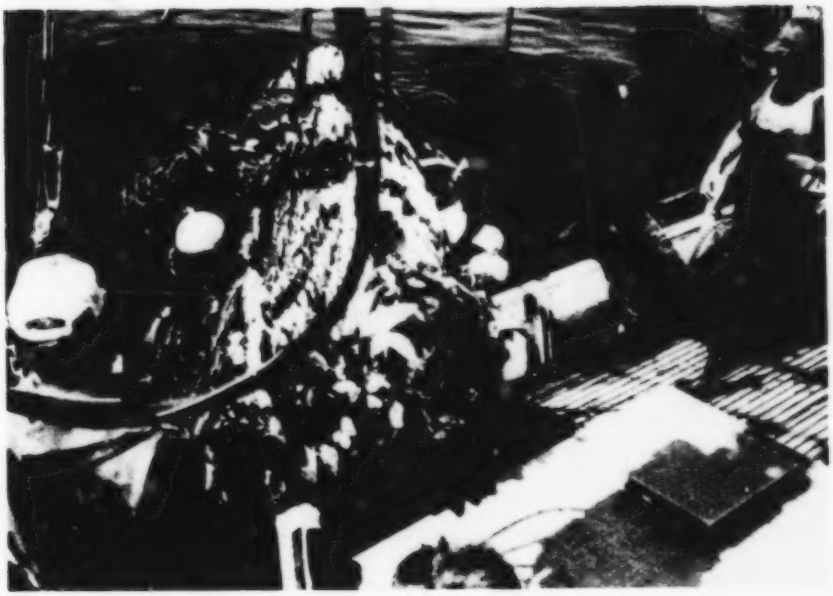


Chart / Carte 3417
PROHIBITED ANCHORAGE
MOUILLAGE INTERDIT
DND / MDN
Albert Hd
VANCOUVER
VANCOUVER ISLAND
NANAIMO
VICTORIA
FRASER R.
POSITION TRAWL SET
POSITION DU CHALUT
DIRECTION OF TOW
DIRECTION DE LA REMORQUE
SINK POSITION
POSITION DU NAUFRAGE
POSITION COMMENCED HAULING IN TRAWL
POSITION OÙ L'ON COMMENCE À ENTRER LE CHALUT
09:15
10:15
WK
VA
123°25'W
48°20'N
WEIGHT DISTRIBUTION IN THE FISH HOLD
DISTRIBUTION DU POIDS DANS LES COMPARTIMENTS A POISSON
FORWARD
AVANT
1361 KG 3000 LB ICE GLACE
454 KG 1000 LB ICE GLACE
1361 KG 3000 LB ICE GLACE
454 KG 1000 LB ICE GLACE
227 KG 500 LB ICE GLACE
227 KG 500 LB ICE GLACE
998 KG 2200 LB ICE GLACE
AFT
ARRIERE
DIAGRAM NOT TO SCALE
SCHÉMA PAS A L'ÉCHELLE
"PACIFIC WARRIOR"
REDUCED SECTION OF CHS CHART No. 3440
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° 3440 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES

"PACIFIC WARRIOR"





Note: Procedure similar to the one used at the time of casualty.

Nota: Méthode similaire à celle utilisée au moment du sinistre.

"BUCCANEER BREEZE"

Accident de plongée, Codfish Passage (C.B.), le 22 janvier 1989.

Résumé

Le 22 janvier 1989, le "BUCCANEER BREEZE", palangrier/chalutier canadien de 14,92 tjb, fait la pêche à la palangre au large de l'île Miles dans le Codfish Passage (C.-B.). Alors que l'on tentait de remonter les palangres que l'on avait installées plus tôt, deux de celle-ci se rompent. Plus tard, on se sert d'un grappin pour draguer le fond afin de récupérer le gréement perdu et plusieurs essais demeurent vains. Les conditions météorologiques sont bonnes, sans vent, la mer est calme et la visibilité est bonne.

Entre temps, un matelot, qui faisait de la plongée sportive, revêt une combinaison étanche et son équipement de plongée. Après avoir assuré le patron qu'il pouvait plonger dans un courant estimé à 2 kn, le bateau est manoeuvré en direction de la côte où la profondeur est de 5 à 15 brasses. Après avoir convenu des signaux d'appel avec l'équipage à bord, le matelot plonge vers 14h25, tenant le bout du filin d'appel dans une main et un couteau dans l'autre.

Quelques 20 minutes après le début de la plongée, les bulles d'air deviennent intermittentes puis disparaissent. Le filin d'appel est coupé puis marqué d'une bouée et le bateau commence les recherches afin de retrouver le matelot. À 15h32, la SRGC de Prince Rupert est informée, déclenchant ainsi des opérations officielles de recherches et sauvetage.

Malgré les recherches intensives, la victime est toujours portée manquante et on remet le cas à la GRC comme personne disparue à 13h17 le 23 janvier.

Constatations

Au cours de l'après-midi du 22 janvier 1989 par beau temps, un membre d'équipage du bateau de pêche "BUCCANEER BREEZE" a revêtu sa combinaison étanche et son équipement de plongée; en tentant de localiser une ligne de fond dans 15 brasses environ à l'Est du Cod fish Passage (C.-B.), il n'a pas refait surface près de 20 minutes plus tard. Des recherches intensives par des unités terrestres et maritimes n'ont pas permis de retrouver le plongeur disparu. La cause précise de la disparition du plongeur n'est pas déterminée mais il semble que les facteurs suivants aient contribué au sinistre:

- l'équipage, y compris le plongeur, avait peu d'expérience de la plongée, résultant en un manque général de connaissances des pratiques de base en plongée;

- le membre d'équipage ne s'est pas conformé au système de travail en équipe et a plongé seul à un endroit peu familier;

- le membre d'équipage a sous-estimé l'effet de la marée et a sur-estimé sa capacité à y faire face.

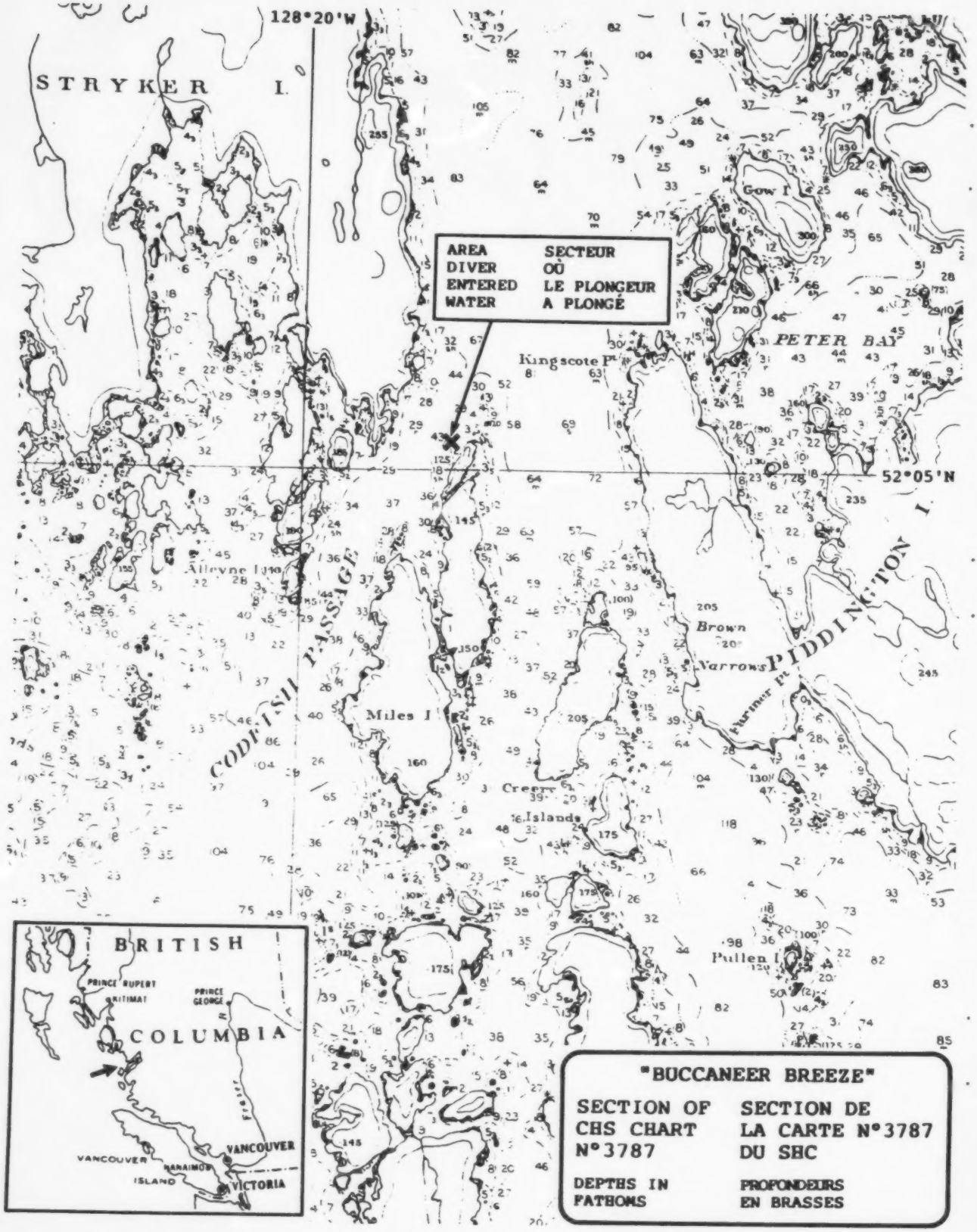
Autres constatations

Le patron du bateau de pêche a essayé de dissuader le plongeur d'entreprendre cette tâche à cause du courant.

Bien que l'industrie de la pêche soit réglementée par le gouvernement fédéral, aucun règlement fédéral spécifique en vigueur ne régit la plongée associée à la pêche.

Aucun membre d'équipage n'avait reçu de formation en premiers soins; il n'aurait donc peut-être pas pu réanimer le plongeur, s'il avait été inconscient.

La station radio VHF à bord du bateau ne détenait pas de licence et aucun membre d'équipage ne possédait de certificat restreint de radiotéléphoniste (service maritime).


128°20'W
STRYKER I.
AREA SECTEUR
DIVER OÙ
ENTERED LE PLONGEUR
WATER A PLONGÉ
PETER BAY
Kingscote Pt
52°05'N
Alleyne I
CODFISH PASSAGE
Miles I
Brown
Narrows
PIDDINGTON I
Mariner Pt
Creery Islands
Pullen I
BRITISH
COLUMBIA
PRINCE RUPERT
KITIMAT
PRINCE GEORGE
VANCOUVER
VANCOUVER ISLAND
NANAIMO
VICTORIA
"BUCCANEER BREEZE"
SECTION OF CHS CHART N°3787
SECTION DE LA CARTE N°3787 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES

"BUCCANEER BREEZE"

"PAC RAT"

Accident de plongée entraînant la perte d'une vie, Passage Drew (C.-B.), le 23 janvier 1989.

Résumé

L'ancien navire de débarquement militaire de 11 tjb "PAC RAT" a été transformé en vue de ramasser des fruits de mer, et, il est exploité dans les eaux protégées des côtes de la C.-B.

À 08h30 le 23 janvier 1989, le "PAC RAT" appareille de la baie Heriot avec cinq membres d'équipage en direction des lieux de pêche près de la côte Est de l'île Read (C.-B.) afin de ramasser des oursins verts.

Quelques membres d'équipage prennent le petit déjeuner et préparent l'équipement de plongée. À l'arrivée sur les lieux de pêche vers 10h00, l'un des deux plongeurs effectue une plongée de reconnaissance et, après avoir choisi un endroit, le bateau est ancré. À 11h00, un deuxième plongeur met son équipement de plongée et plonge seul du côté bâbord du bateau. On utilise un compresseur de surface. On le voit se diriger vers les rochers mais l'attention de son auxiliaire de plongée est momentanément détournée par la préparation des filins pour les sacs de cueillettes. Quelque quatre minutes plus tard, l'auxiliaire de plongée et le patron regardent en direction d'où le plongeur avait été aperçu et constatent qu'il n'y a plus de bulles d'air venant de son régulateur. Ils le voient immobile en position verticale avec ses mains tendues vers l'extérieur à une profondeur d'environ 7 m. Ils tirent sur son câble de sécurité, le retirent de l'eau et remarquent un liquide rose dans son masque. Ils rappelent immédiatement l'autre plongeur, enlèvent les poids de la victime et le placent sur la table de travail. Pendant que le patron fait l'appel d'urgence à la station de radio de la Garde côtière canadienne de Comox, les autres membres d'équipage vident les poumons de la victime et administrent la réanimation cardio-pulmonaire et la respiration artificielle.

À 11h54, un hélicoptère SAR arrive sur les lieux et transporte la victime à un hôpital de Campbell River. Une autopsie révèle que la cause de la mort est la noyade.

L'enquête révèle ce qui suit:

a) on constate une petite fissure dans l'embout buccal faisant partie de l'équipement respiratoire de plongée;

b) il semble que l'auxiliaire de plongée, qui a fixé une lanière en caoutchouc destinée à améliorer l'étanchéité de la combinaison autour du cou du plongeur, ait exprimé des inquiétudes au sujet de la lanière serrée;

c) il semble que la victime se soit plainte de congestion des sinus et ait pris quelques comprimés Dristan;

d) la victime portait trop de lest dont le poids total s'élevait à environ 45 kg.

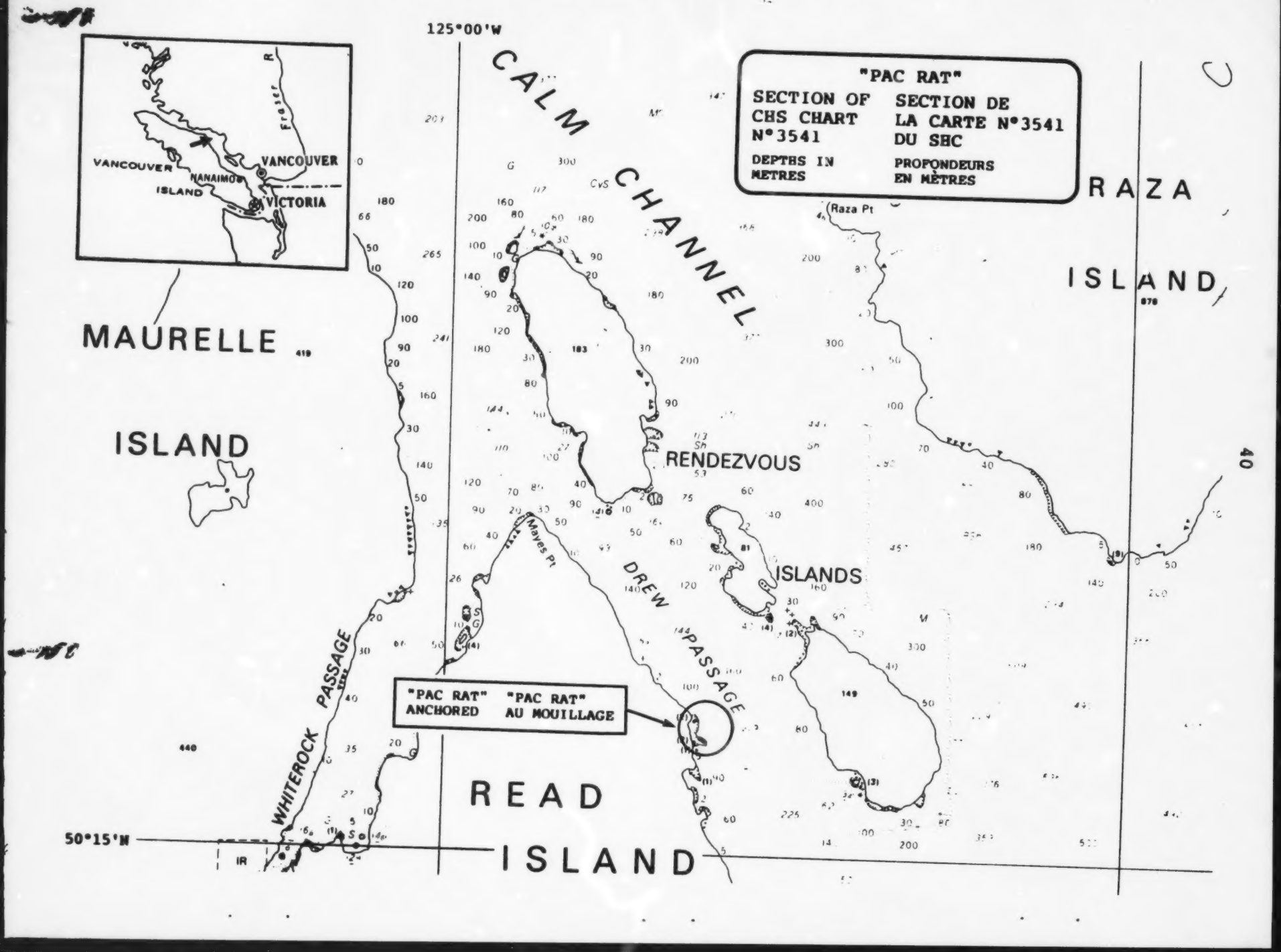
Constatations

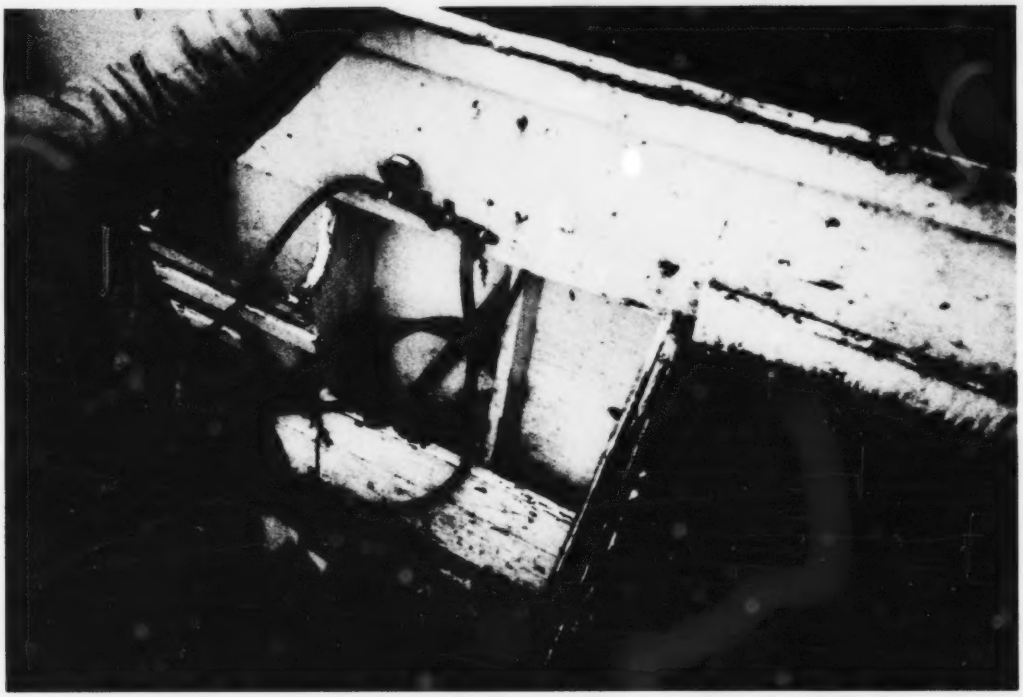
Monsieur Terry Herchak a perdu la vie par noyade dans un accident de plongée après qu'il soit demeuré quelque quatre minutes dans l'eau à une profondeur d'environ 7 m. On ne possède pas de preuves concluantes sur la cause de sa mort mais il semble que les facteurs suivants aient contribué à cet accident:

- un léger coup à la région de la bouche a fissuré l'embout buccal;
- l'arrivée d'eau dans l'embout buccal a fait tousser le plongeur et lui a fait perdre l'embout buccal;
- l'effet de la pression combiné à la congestion des sinus;
- le fait que la circulation du sang au cerveau a été restreinte, vu l'oppression de la lanière au cou;
- l'incapacité de refaire surface en cas d'urgence venant du fait que le plongeur portait trop de lest.

Autres constatations

En l'absence de règlements spécifiques visant la plongée commerciale parmi les règlements fédéraux sur la pêche, la Commission des accidents du travail de la C.-B. a assumé la compétence dans les limites de la législation sur les accidents du travail de la C.-B.


"PAC RAT"
SECTION OF CHS CHART N°3541
SECTION DE LA CARTE N°3541 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES
125°00'W
CALM CHANNEL
RAZA ISLAND
Raza Pt
MAURELLE ISLAND
RENDEZVOUS ISLANDS
Mayes Pt
DREW PASSAGE
WHITEROCK PASSAGE
"PAC RAT" ANCHORED
"PAC RAT" AU MOUILLAGE
READ ISLAND
50°15'N
IR
VANCOUVER ISLAND
NANAIMO
VANCOUVER
VICTORIA
Fraser R



"PAC RAT" - Air 'Tee' connector.

"PAC RAT" - Connecteur d'air en 'T'.

Ankle weights.

Poids aux chevilles.

"DME II"

Échouement, au large de l'entrée de Lockporte (N.-É.), le 30 janvier 1989.

Résumé

Le chalutier en bois de 66 tjb et d'une longueur de 16,79 m "DME II" est équipé de deux radars, deux sondeurs à écho, deux Loran C, trois radiotéléphones VHF/SSB, un compas magnétique et d'un pilote automatique.

Après avoir pêché durant près de 40 heures et pris environ 11 000 kg de poisson de fond, le bateau quitte les lieux de pêche à 17h30 le 30 janvier 1989 avec trois membres d'équipage, pour le retour à Shelburne (N.-É.) à quelque 30 M. Il n'existe pas de périodes de repos établies durant la pêche. Le patron va se coucher après avoir demandé au second de l'appeler environ 30 minutes avant l'arrivée. Les vents d'entre 10 et 15 kn sont du SW, la mer est agitée, la houle vient du SW et le brouillard est dense avec de la pluie qui réduit la visibilité à environ 15 m par endroits. L'un des radars est en réserve tandis que l'autre est utilisé sur diverses portées mais, après avoir atteint les attérages, il est réglé sur la portée de 3 milles. La navigation se fait alors uniquement par radar. Sans route tracée au préalable ni de position pointée, le bateau met le cap au Nord vers la bouée d'attérissage Mo(A) avec l'intention de suivre le sillage indiqué sur le cartouche ci-joint de la carte.

À 22h00, le patron prend la conduite du bateau et le second demeure dans la timonerie afin d'assister. Une cible radar, que l'on croit être la bouée, se trouve à quelque 2 M par l'avant et est dépassée à 0,5 M à bâbord mais n'a pas été apercue. Comme le bateau est plus à l'Est, on ne relève pas Cape Roseway sur le radar réglé sur la portée de 3 milles et on prend l'écho de la bouée d'attérissage pour celui d'un navire. Lorsque Bony Point sur l'Île Berrys devient visible sur le radar par 45° sur bâbord avant, on croit qu'il s'agit de Cape Roseway. On continue donc à suivre un cap au Nord durant encore 15 minutes jusqu'à ce que le bateau soit par le travers de l'Île Berrys puis la route du bateau est changée au NW.

Lorsque le patron s'aperçoit que le bateau ne se trouve pas à la position qu'on croit, on met le gouvernail en mode manuel, la machine est stoppée puis mise à 'en arrière toute'. Cette mesure est prise trop tard et le bateau s'échoue sur un haut-fond au Nord de l'Île Blue Gull à 22h30.

Les premières tentatives de renflouer le bateau à l'aide de sa machine se révèlent vaines. La pompe de cale contient l'arrivée d'eau dans la cale à poisson. La SRGC de Yarmouth est avisée. Environ une heure plus tard, le "DME II" est renfloué avec l'aide d'un autre bateau de pêche et remorqué à Shelburne (N.-É.)

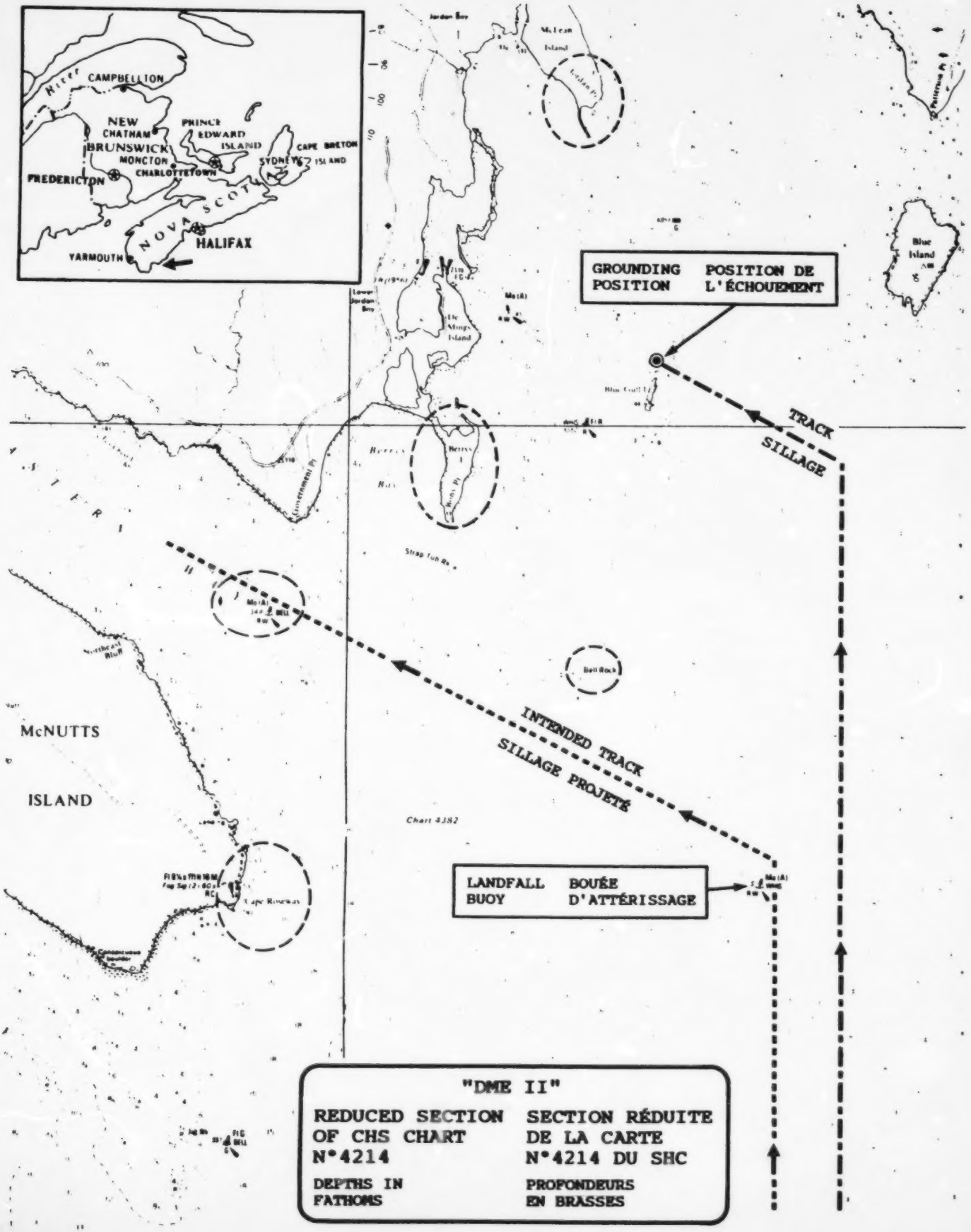
Une inspection sous-marine révèle que la quille et la coque sont avariées et que l'on a perdu le gouvernail. Après avoir déchargé sa prise, le "DME II" est remorqué à Meteghan où les réparations sont effectuées à un coût d'environ 40 000$.

Constatations

Le bateau de pêche canadien "DME II" s'est échoué à vitesse réduite sur un haut-fond rocheux suite à une erreur de navigation alors qu'il transitait les attérages de Shelburne (N.-É.) dans la noirceur accompagné d'un épais brouillard, causant des avaries à la coque et au gouvernail.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'échouement:

- le transit des attérages n'était pas suffisamment planifié à l'avance;
- le radar n'était pas utilisé de façon efficace puisque la portée du radar n'avait pas été modifiée dans le but de détecter tôt les échos de cibles éloignées;
- la fatigue était un facteur de l'erreur de navigation;
- la progression du bateau n'a pas été surveillée efficacement;
- on n'a pas utilisé les aides à la navigation électroniques disponibles, comme le Loran C et les traceurs de Loran C;
- les amers (masses terrestres et/ou points fixes lumineux) n'ont pas été identifiés de façon adéquates.



"DME II"

REDUCED SECTION OF CHS CHART N°4214	SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N°4214 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS	PROFONDEURS EN BRASSES

"DME II" at
Shelburne
after grounding.

"DME II" à
Shelburne
après l'échouement.

"NORMA JOAN"

Incendie suivi d'une perte totale, au large de la côte Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse, le 6 février 1989.

Résumé

Aux petites heures du matin le 6 février 1989, le bateau de pêche canadien "NORMA JOAN" de 45 tjb drague le poisson dans le secteur du Scotian Shelf au large de la côte Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse avec trois membres d'équipage.

À 02h00 le 6 février, l'équipage est appelé pour rentrer le gréement de pêche et la pompe hydraulique entraînée par le moteur principal est mise en marche à partir de la timonerie afin de s'y préparer. À leur arrivée sur le pont, l'équipage constate que les freins à friction sont relâchés et que l'on augmente le régime du moteur à sa pleine puissance. Quand cette manoeuvre se montre infructueuse, le contrôle hydraulique est engagé afin de permettre au treuil de faire marche arrière.

Presqu'immédiatement, soit à 02h15, on aperçoit une flamme bleue et blanche à l'entrée du compartiment-machine et on avise un autre bateau de pêche de la situation. D'abord on se sert d'un extincteur portatif afin de combattre l'incendie; cependant, il semble que cette mesure paraît donner des résultats mais, peu après, l'incendie s'intensifie.

Les conditions météorologiques sont des vents légers du Sud, une mer calme et une visibilité de 8 M. On demande l'aide d'un autre bateau de pêche puis on utilise un autre extincteur pour une deuxième tentative d'éteindre le brasier, mais en vain. À ce moment, l'incendie s'intensifie à tribord du "NORMA JOAN" et le radeau de sauvetage est largué. Vers 02h25, le radeau de sauvetage est gonflé et les trois membres d'équipage abondonnent le bateau en flammes.

À 02h40, un autre bateau de pêche avise la station de radio de la Garde côtière canadienne de Yarmouth de la situation qui prévaut et le CCS de Halifax dépêche le GCC "MARY HITCHENS" sur les lieux pour lui prêter main forte.

À 03h15 environ, les trois membres d'équipage sont repêchés sains et saufs de leur radeau de sauvetage par le b.p. "TAMMIE MARY ANNE". Vers 03h50 les trois rescapés sont transbordés sur le b.p. "MASTER JAMIE"; c'est ensuite que l'on commence à éteindre l'incendie tant bien que mal à l'aide de boyau d'incendie. La timonerie est presqu'entièrement brûlée de même que la totalité du pont principal.

Les trois membres d'équipage sont de nouveau transbordés sur le b.p. "CHRIS AND CLAY" puis on tente de récupérer les filets du bateau en flammes.

Le "MARY HITCHENS" arrive sur les lieux à 07h31 et constate que le "NORMA JOAN" est durement touché par l'incendie. Il reçoit l'ordre du CCS de demeurer sur les lieux jusqu'à ce que le bateau en flammes coule.

À 08h02, les trois membres d'équipage montent à bord du "MARY HITCHENS" emmenés par l'embarcation rapide de sauvetage et le "NORMA JOAN" sombre à 08h57 à la position 42°31,5'N par 64°53,3"W ne laissant que des débris calcinés et une tache d'huile légère à la surface.

Le "MARY HITCHENS" se dirige vers Shelburne (N.-É.) pour faire escale avec les trois rescapés à 16h00 le 6 février 1989.

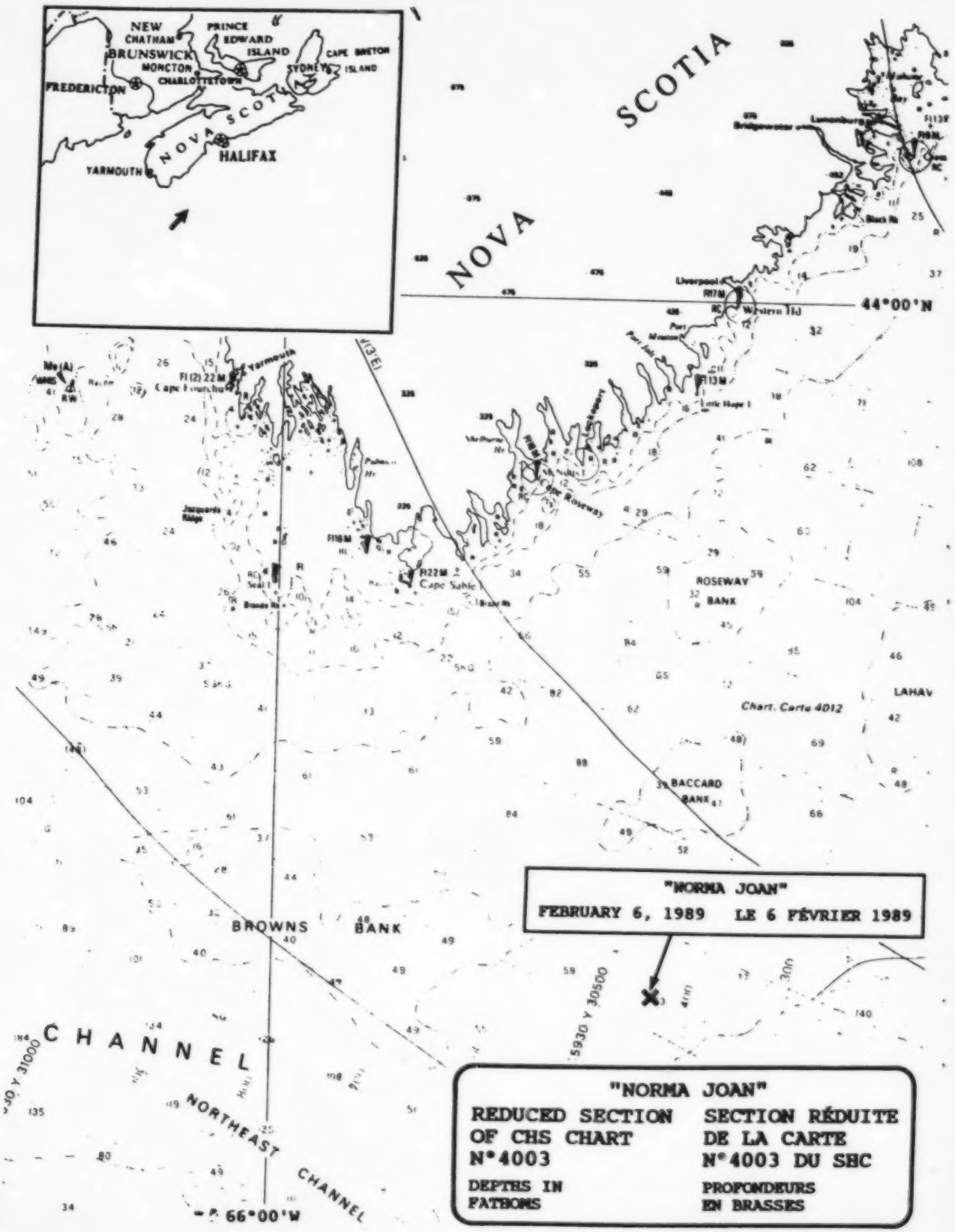
La valeur assurée du bateau est de l'ordre de 145 000$. Le coût de reconstruction à neuf est évalué à 750 000$.

Constatations

Bien que l'on ne connaisse pas la cause de l'incendie ayant pris naissance dans le compartiment-machine sur le "NORMA JOAN", il semble que, parmi les diverses hypothèses, la plus probable est une fuite du système hydraulique dans le compartiment-machine par un tuyau ou un raccord brisé, causant des vapeurs résultant d'éclaboussures sur l'échappement chaud du moteur principal et sur la turbo-soufflante que l'incendie aurait éclatée.

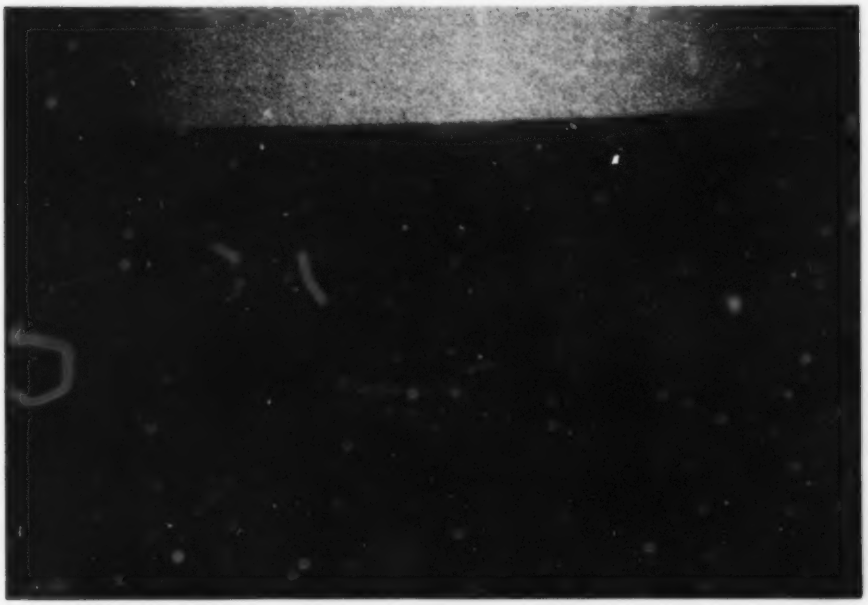
En admettant cette théorie, il semble alors que les facteurs suivants aient contribué à l'incendie qui a causé la perte totale du bateau:

- les tentatives de dégager le frein du treuil glacé avec les contrôles embrayés ont provoqué une accumulation de pression causant un bris du tuyau ou du raccord;
- bien que le moteur principal ait été stoppé, la pression résiduelle dans le système hydraulique a continué à répandre de l'huile, alimentant ainsi l'incendie;
- les flammes alimentées par l'huile et la ventilation naturelle étaient intenses et s'étaient enflammés rapidement;
- le fait que le moteur principal ait calé a empêché l'utilisation d'eau en vue d'éteindre l'incendie;
- l'intensité des flammes a forcé l'équipage à abandonner le bateau, laissant le "NORMA JOAN" brûler jusqu'à la ligne de flottaison pour ensuite sombrer.


NEW BRUNSWICK
CHATHAM
MONCTON
FREDERICTON
PRINCE EDWARD ISLAND
CHARLOTTETOWN
CAPE BRETON ISLAND
SYDNEY
NOVA SCOTIA
HALIFAX
YARMOUTH
NOVA SCOTIA
44°00'N
66°00'W
Yarmouth
Cape Sable
ROSEWAY BANK
LAHAV
Chart, Carte 4012
BACCARO BANK
BROWNS BANK
CHANNEL
NORTHEAST CHANNEL
"NORMA JOAN"
FEBRUARY 6, 1989 LE 6 FÉVRIER 1989
"NORMA JOAN"
REDUCED SECTION OF CHS CHART N°4003
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N°4003 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES

"NORMA JOAN" showing burned forward section.

"NORMA JOAN" - Avaries causées à la partie avant par l'incendie.



"NORMA JOAN" just prior to sinking.

"NORMA JOAN" juste avant de couler.

"OCEAN DEFENDER"

Échouement suivi d'un engloutissement dans le chenal Finlayson (C.-B.), le 12 février 1989.

Résumé

Le bateau collecteur/palangrier canadien en bois de 62 tjb "OCEAN DEFENDER" est de construction fermée. Il a été construit en 1928 et semble être en excellente condition. Son équipement de navigation comprend un radar, deux sondeurs à écho, un Loran-C, trois radiotéléphones VHF et un compas magnétique. Son certificat d'inspection des navires à vapeur s'est terminé le 26 avril 1987.

Le "OCEAN DEFENDER" appareille de Port Edwards (C.-B.) à 12h00 le 11 février 1989 avec deux membres d'équipage pour rejoindre un autre bateau de pêche. Incapable d'établir la communication avec l'autre bateau, le "OCEAN DEFENDER" poursuit sa traversée vers Bella Bella (C.-B.) à une vitesse commerciale de 9,5 kn. La navigation se fait par les connaissances du secteur en suivant des routes prédéterminés. Le patron et le matelot prennent le quart en alternance.

À minuit, après avoir transmis le quart au matelot avec l'ordre d'être appelé à 03h00, le patron va se coucher. À 02h40, le "OCEAN DEFENDER" est au large de Wallace Bight, un secteur où la carte utilisée prend fin et la suite est requise. La dernière chose dont le matelot se souvient, c'est d'avoir remplacé la carte utilisée environ 15 minutes avant le sinistre.

Il semble que le matelot se sentait très fatigué et s'est senti capable de rester éveillé pendant encore 20 minutes avant d'appeler le patron à 03h00. Ce dont il se souvient aussi, c'est d'avoir entendu un grand bruit et que le patron lui ait demandé ce qu'il s'était passé.

Le patron, réveillé par l'impact du bateau contre une falaise, gagne la timonerie trouvant le matelot confus et à demi-endormi. Il met le moteur au ralenti, fait marche arrière afin de se dégager de la rive et envoie le matelot dans le compartiment des machines pour vérifier s'il y a des avaries. Le matelot se rend compte qu'il y a une fuite par le gaillard avant et le compartiment des machines.

Plus tard, le patron pénètre dans le compartiment des machines et y découvre environ 0,3 m d'eau sur le pont. Le patron retourne à la timonerie et s'approche à vitesse réduite de la paroi de la falaise. Il demande au matelot de revêtir sa combinaison d'immersion et de se tenir prêt à abondonner le bateau. Puis, il envoie un appel de détresse ('Mayday') sur la voie 16 de la bande VHF à 03h23 déclenchant ainsi une opération de recherches et sauvetage.

L'équipage rassemble quelques provisions et abandonne le bateau passant du côté bâbord et grimpe la paroi de la falaise.

Peu après, on observe le "OCEAN DEFENDER" qui dérive dans le chenal et coule peu de temps après en position 52°44'N et 128°28'W par 250 brasses environ. L'équipage est repêché par un autre bateau de pêche à 05h39 pour débarquer éventuellement à Whisuey Cove à 12h00. On ne rapporte aucun blessé. La pollution engendrée par ce sinistre est évaluée à 1 346 L de carburant diésel léger, dissipé par les vents et les vagues. Le coût de remplacement du bateau est de 450 000$ environ.

Constatations

Le 12 février 1989, le bateau de pêche "OCEAN DEFENDER" s'est échoué sur la côte Est de Sarah Island, (C.-B.) à son passage dans le Finlayson Channel à une vitesse commerciale maximale, parce que le matelot qui avait la conduite du bateau s'est endormi. Le bateau a par la suite dérivé et coulé.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'échouement:

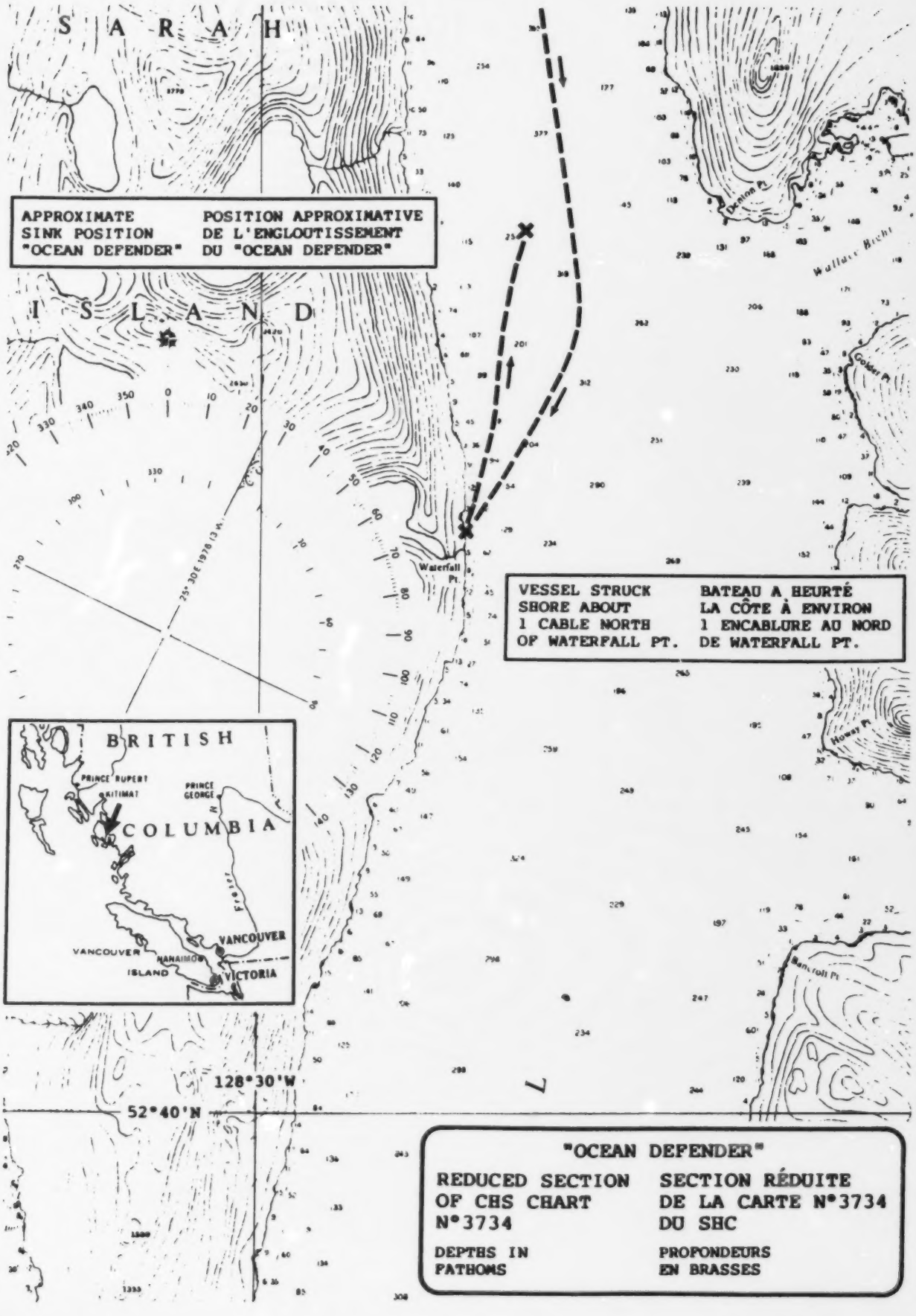
- le matelot a travaillé environ 19 heures sans avoir pris un repos décent;
- le matelot était fatigué et n'a donc pas maintenu une vieille appropriée;
- malgré la fatigue, le matelot n'a pas appelé le patron.

Autres constatations

Le certificat d'inspection des navires à vapeur du "OCEAN DEFENDER" a expiré le 24 avril 1987 et le bateau a poursuivi ses opérations sans certificat valide depuis cette date.

Le bateau a subi d'importants dommages à sa structure au moment de l'échouement et ses pompes électriques automatiques ne pouvaient contenir l'inondation et la pompe d'urgence portative du bateau n'a pu être démarrée.

L'opérateur du "OCEAN DEFENDER" ne détenait pas de certificat restreint de radiotéléphoniste (service maritime), condition préalable à l'opération d'un radiotéléphone VHF.


S A R A H
I S L A N D
APPROXIMATE SINK POSITION "OCEAN DEFENDER"
POSITION APPROXIMATIVE DE L'ENGLOUTISSEMENT DU "OCEAN DEFENDER"
VESSEL STRUCK SHORE ABOUT 1 CABLE NORTH OF WATERFALL PT.
BATEAU A HEURTÉ LA CÔTE À ENVIRON 1 ENCABLURE AU NORD DE WATERFALL PT.
Waterfall Pt.
Dennis Pt.
Wallace Brcht
Gilbert Pt.
Howay Pt.
Bamfield Pt.
BRITISH COLUMBIA
PRINCE RUPERT
KITIMAT
PRINCE GEORGE
FRASER
VANCOUVER
VANCOUVER ISLAND
NANAIMO
VICTORIA
128°30'W
52°40'N
"OCEAN DEFENDER"
REDUCED SECTION OF CHS CHART N°3734
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N°3734 DU SHC
DEPTHS IN PATHOMS
PROPONDEURS EN BRASSES

"OCEAN DEFENDER"

Glossaire

ASPECT	Gisement par lequel le navire-cible nous perçoit
BFC	Base des Forces canadiennes
BLU	Bande latérale unique (radio)
BP	Bateau de pêche
CCM	Centre de contrôle de mission SAR
CCS	Centre de coordination de sauvetage
CSSM	Centre secondaire de sauvetage maritime
ECAREG	Système de trafic de l'Est du Canada
EFFET DE CARENE LIQUIDE	Diminution de la stabilité initiale d'un navire à la suite de l'envahissement accidentel par la mer d'un ou plusieurs compartiments
ELT	Radiobalise de détresse
EPIRB	Radiobalise de localisation des sinistres
FM	Modulation de fréquence
(G)	Route au gyrocompas
GCC	Garde côtière canadienne
GRC	Gendarmerie royale du Canada
GISEMENT	Angle que fait une direction donnée (astre ou objet) par rapport à l'axe du navire. Le gisement est compté de 0° à 360° à partir de l'avant du bateau et dans le sens des aiguilles d'une montre
HAUTEUR METACENTRIQUE	Distance entre le centre de gravité et le métancentre du navire
HYPOTHERMIE	L'abaissement de la température du corps qui produit un état de choc responsable à son tour du ralentissement des fonctions vitales
M	Mille marin (1 852 m)
(M)	Route au compas magnétique

MAYDAY	Communication de détresse
MEDEVAC	Evacuation médicale
MF	Fréquence moyenne
NORDREG	Système de trafic de l'Arctique canadien
PAN	Communication d'urgence
RLS	Radiobalise de détresse
SACSM	Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime
SAR	Recherches et sauvetage
SÉCURITÉ	Communication de sécurité
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SRGC	Station radio de la Garde côtière
STM	Services du trafic maritime
UHF	Ultra-haute fréquence
UTC	Temps universel coordonné
(V)	Route vraie
VHF	Très haute fréquence (radio)